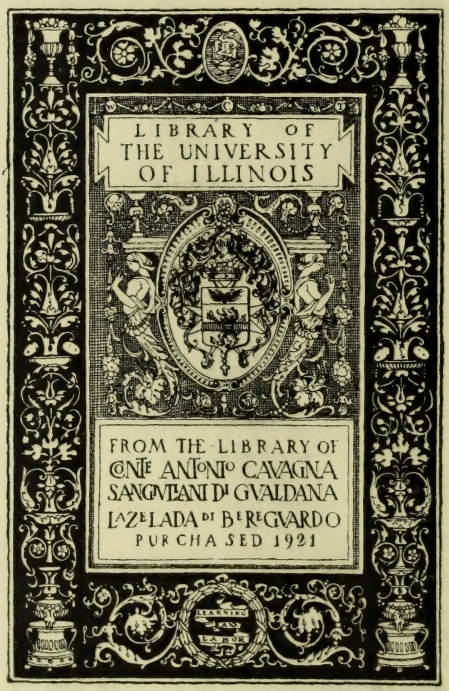


914.505
RI
v. 16

Digitized by the Internet Archive
in 2014

https://archive.org/details/rivistamensilede16cava

ANNO XVI 100.000 Copie N.1. Gennaio-1910

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

GRATIS AI SOCI

TOVRING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

914.505
RI
v.16

LA PISTOLA AUTOMATICA TASCABILE

ORMAI

PREFERITA

DA TUTTI I PIÙ PROVETTI CONOSCITORI D'ARMI È LA

MODELLO 1909 **"STEYR"** MODELLO 1909

fabbricata dalla rinomatissima OESTERR WAFFENFABRIKS - GESELLSCHAFT di Steyr

PERCHÈ RICONOSCIUTA LA PIÙ PRATICA - LA PIÙ SICURA LA PIÙ PERFETTA

CALIBRO

6,35

A

SETTE COLPI

CALIBRO

7,65

A

OTTO COLPI

Il vantaggio importantissimo che presenta questa pistola e che la rende ***superiore a tutti*** i migliori modelli congeneri è dato dalla sua ***CANNA a BASCULE*** che si può sempre facilmente aprire a volontà *(vedi figura)*. Una semplice pressione del pollice sulla chiave laterale, fa oscillare ***automaticamente*** la canna, che aprendosi espelle ***automaticamente*** la cartuccia in essa contenuta. In tal modo si può in qualunque momento accertarsi se la canna contenga o no la carica, inoltre il caricamento della 7ª od 8ª cartuccia *(a seconda del calibro)* e lo scaricamento dell'arma si possono eseguire ***senza alcun pericolo*** *(non occorrendo minimamente toccare nè il meccanismo di percussione, nè la sicura)*. - La pistola **"Steyr,,** malgrado la sua leggerezza è robustissima, di fabbricazione accurata e si compone di soli 26 pezzi *(5 principali e 21 accessori)* tutti facilmente permutabili. La loro fabbricazione è così perfetta e la calibrazione rigorosa, che i pezzi smontati di parecchie pistole si possono mescolare e rimontare poi **a caso** su una pistola qualsiasi dello stesso calibro, con assoluta certezza di regolare funzionamento. - La forza, la precisione e la velocità di tiro della pistola **"Steyr,,** è sorprendente e tale *che nessun'altra arme congenere può superare.*

PISTOLE E MUNIZIONI RELATIVE

IN VENDITA PRESSO TUTTI GLI ARMAIUOLI DEL REGNO

Rappresentanti esclusivi per l'Italia:

LÉON BEAUX & C.i

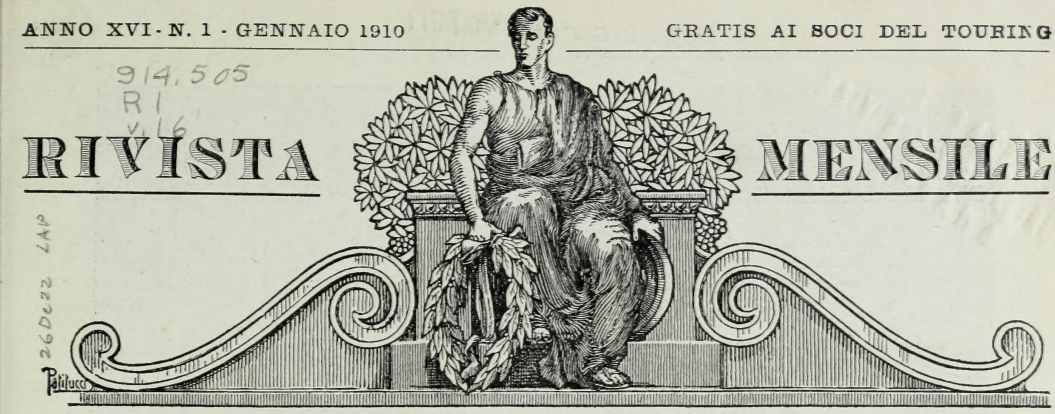
(SOCIETÀ FRANCO-ITALIANA)

MILANO

ESIGERE le cartucce speciali per pistola "STEYR,, marca LÉON BEAUX & C.i

ANNO XVI - N. 1 - GENNAIO 1910 GRATIS AI SOCI DEL TOURING

914.505
R1
v.16
26 Dez 22 LAP



TOURING CLUB ITALIANO

"ABRUZZO"

« L'Abruzzo è la regione più montuosa d'Italia; nella sua parte mediana si svolge l'Appennino Centrale con una serie di monti sui quali sovrastano eccelse le giogaie del Gran Sasso, della Maiella, del Velino, del Sirente, e del Terminillo. Quali e quante visioni di bellezza dall'Appennino all'Adriatico! Vette superbe dominanti panorami meravigliosi e vari; profili taglienti di monti che a guisa di anfiteatri abbracciano ridentissimi laghetti ove si rispecchiano secolari foreste; nevi quasi perpetue che coronano campi sterminati rigogliosi di verdura, attraversati da torrenti cristallini che gorgheggiando sboccano da gole pittoresche ed orride... e sparsi sui monti, nei piani e più giù, a specchio dell'Adriatico, sono borghi, villaggi e città, sui quali aleggia l'aura della remota leggenda o del duro dominio feudale, abitati da un popolo operoso, schiettamente ospitale ed un po' superstizioso, discendente da una generosa razza semiselvaggia, fanatica nella sua religione e nei suoi affetti. La figura di questo popolo generoso e leale nella sua apparente rudezza, è lumeggiata in modo superbo da due figli dell'Abbruzzo, dal D'Annunzio e dal Michetti che con la rima ed il pennello han colorito scene che rispecchiano l'anima abruzzese e gli usi ed i costumi della regione.

« Nell'Abruzzo, così maestosamente bello nella sua natura, non sono rare nè le opere monumentali della remota civiltà e delle tramontate dominazioni, nè le finissime e geniali opere dell'arte scultorea e pittorica. Aquila, Vasto, Atri, Teramo, Sulmona e tanti altri centri più o meno importanti, sono piccoli ma interessantissimi musei che rivelano il genio e l'arte delle generazioni medioevali; molte altre città non sono certamente meno importanti per ricordi storici e per ruderi che rievocano i primi abitatori: i Pretuzi, i Marsi, i Marucini, i Peligni, i Vestini che in Abruzzo avevano floride città che conquistate dalla gran madre latina, contro la quale invano fusero le forze in una formidabile confederazione, prosperarono, ma che l'ingiuria degli uomini e del tempo volle rovinate e con esse anche l'inespugnabile Corfinium che sognò di togliere a Roma l'egemonia latina ».

GRAN SASSO. - CORNO PICCOLO (2637 M.).

Così Michele Oro incominciò nelle sue prime bozze, che poi modificò alquanto, l'*Abruzzo*, la stringata, rapida monografia descrittiva di que-

548757

F. P. Michetti. — «*Il voto*».

sta magnifica regione italiana, che le Ferrovie dello Stato in unione al Touring Club Italiano pubblicano in questo momento.

E' un altro contributo a quell'entusiasmo giustificato che incomincia solo adesso la sua parabola ascendente, dopo che da alcuni anni l'opinione pubblica italiana, sotto diverse forme, venne spinta a guardare dalle marine adriatiche e tirrene su verso il gran nodo centrale dei monti sanniti che le separano.

E', come usa il Touring, un contributo potente, non una platonica dissertazione solitaria, poichè si rivolge agli 80 000 consoci ed alle loro famiglie. *Abruzzo* non pretende di risolvere alcun dubbio storico o d' altra indole scientifica, ma desterà certo un giustificato e grande interesse in ogni campo di coltura e di *sport*. Da ogni riga e da ogni fotografia traspare infatti il sostrato degli studî pazienti, del lavoro diligentissimo, il sussidio efficace dei mezzi che, a diverso titolo, Ferrovie e Touring disposero onde la copia e la freschezza delle notizie ne creassero un vero caposaldo di precisione e di novità dopo le precedenti descrizioni della regione.

Il piano di distribuzione è quello già adottato in *Puglie* ed *Umbria*. La sua ossatura è quindi la rete ferroviaria, ossatura d'altronde molto semplice, poichè, all'infuori della litoranea adriatica Ancona-Termoli, si compone di una sola grande crociera formata da due linee: la Roma-Sulmona-Castellammare che attraversa l'Abruzzo da est ad ovest e la Rieti-Aquila-Sulmona-Isernia che da nord scende al sud bipartendo il paese.

Sulla crociera e sulla litoranea adriatica descritte itinerariamente, si innestano in *Abruzzo* numerose escursioni extraferroviarie alle quali la locomozione meccanica comincia a provvedere con servizi automobilistici. Da ora deve diminuire notevolmente la fama speciale all'Abruzzo di difficoltà di comunicazioni, anzi sta forse per diventare presto soltanto un ricordo del passato.

L'insieme della monografia si distende per 112 pagine nel solito elegante formato, illustrate da una miriade di incisioni finissime: sono più di cinquecento, quasi tutte di piccolo formato. L'autore non potendo nell'*Abruzzo* offrire l'immagine di quei grandi monumenti che in altre regioni primeggiano di gran lunga sui minori, limitò a dimensioni minori che in *Puglie* ed *Umbria* le sue fotografie, ma ne moltiplicò il numero, nulla dimenticando di quanto, in materia d'arte specialmente, sopravvisse alle ingiurie del tempo.

Se il tema sminuzzato continuamente dalle esigenze descrittive di una infinità di luoghi e di cose non permette all'autore quella poesia di forma che l'argomento talora richiamerebbe alla sua penna, nondimeno la sintesi del carattere dell'Abruzzo nel pittoresco, nella etnografia, nei coefficienti di maggior interesse pel turista risulta netta e completa dall' abbondanza delle notizie, e dall'originalità delle rappresentazioni grafiche in parte notevole inedite e dovute alle escursioni dirette dell' autore in automobile, in motociclo, a piedi sui luoghi descritti. *Abruzzo* ha in sè la forza che non manca mai alle narrazioni di chi racconta ciò che ha veduto davvero coi propri occhi.

Pineta presso Pescara.

F. P. Michetti. — «*La Figlia di Jorio*».

***

Nessuna grande città che possa classificarsi come una vera capitale per l'importanza numerica dei suoi abitanti esiste nell'Abruzzo, nè il viaggiatore può quindi esservi attirato da uno di quei centri che come Milano o Torino, Napoli o Roma, Venezia o Firenze, Catania o Palermo, l'invogliano al soggiorno abbellito dalle comodità e dal lusso. Nè si trova in Abruzzo ancora alcuna plaga ove il *comfort* siasi tanto perfezionato da generare vere stazioni climatiche o balneari di primo ordine, salvo qualche buon principio sulle coste adriatiche.

Ma l'incanto di questa regione è tuttavia penetrante e irresistibile come di certe parti della Sicilia. Un fascino si svolge da ogni piega del suo terreno, nasce dalla bellezza di ogni suo luogo, bellezza che muta come per gradi nel salire dalle marine fino alle vette di Monte Amaro (m. 2795) nella Majella, di Monte Corno (m. 2914), nella catena del Gran Sasso, delVelino (m. 2487), del Sirente (m. 2349). Questi e molti aspri culmini della Marsica, che pur oltrepassano di poco i duemila metri d'altitudine, hanno dirupi, nevi, foreste come le Alpi e nei valloni il mistero delle acque sgorganti in polle poderose dai capifiumi come soltanto li può dare l'Appennino. E un altro richiamo che è proprio dell'Appennino ha l'Abruzzo: quello di immensi panorami non guadagnati con lunghe ore d'ascensione in valli chiuse come nell'Alpi ma variati di ora in ora, passando di poggio in poggio, che si stendono a perdita di vista sopra oceani di colline e dentro vallate deserte o vivaci. Ma qui tanto più è preziosa questa fantasmagoria poichè la prossimità di altissime cime mette nei fondi uno scenario grandioso.

Da qualche anno viaggiare nell'Abruzzo è diventato facile dappertutto e anche spesso comodo, sempre in ogni caso piacevole. Le due grandi linee ferroviarie in crociera l'hanno diviso

C. Innocenti. — «*Costumi di Scanno*».

in quattro zone; a sbocconcellarlo cominciano i servizi d'automobile. Ma del resto le piccole escursioni sono sorprendentemente belle a piedi o in bicicletta in questa regione fresca anche nell'estate più piena, ricca d'acque limpidissime e frigide, ancora abbastanza boscosa e saluberrima dappertutto.

Le strade, in buona parte di recente tracciamento, si inerpicano ai paesi più romiti o varcano le creste con pendenze punto esagerate. Le genti, in tanti luoghi nuove ai contatti della civiltà moderna, sono ospitalissime, benchè per vero spesso ancora rozze e prive persino della visione dei bisogni e dei desideri del turista. Gli usi semplici, le feste originali, curiose, a volte selvaggie, le superstizioni persistenti, i costumi bizzarri di certi villaggi, le leggende vere e quelle inventate o colorite dai poeti, la tempra forte e simpatica del popolo dicono molte cose anche al viaggiatore più distratto; esse attirano e trasportano all' entusiasmo l'osservatore.

Questa contrada ha in sè la potenza fascinatrice dei siti nuovi, quasi puri dalle infiltrazioni spurie di certe forme odierne della vita. Gli « americani » che penano nelle miniere di carbone della Pennsilvania e ritornano in Calabria ad oziare godendo malamente troppa parte dei loro guadagni, non hanno ancora contaminato l'Abruzzo. L'abruzzese non è più l'infelice destinato a lasciare le ossa nelle Pontine dell' Aleardi, nè fu mai il pazzoide feroce del D'Annunzio, ma dell'uno e dell' altro ha il sangue dolce e caldo, e, in certi momenti, il Voto, le Serpi del Michetti sono costumi veri anche oggi. Così una personalità netta, un sentimento popolare caratteristico informano tutto nell' Abruzzo e si sentono nella vita, nel paesaggio, nei contatti, dal saluto che il contadino fa al viandante al mattino, all'accoglienza che questo trova dappertutto, se gli occorre, alla sera.

Presto perciò l'Abruzzo ci attirerà tutti colle proprie forze vere e non soltanto per la poesia trascendentale del D'Annunzio, del Michetti e dei Cascella, nè perchè dei giornalisti l'abbiano gaiamente «scoperto» in una corsa d' automobile in poche giornate piovose. L'onda dei turisti entrerà prima filtrando, si espanderà poi più forte, finirà a diventare invadente e lieviterà colla sua presenza e colle sue richieste le iniziative di miglioramento del *comfort* che già quà e là sbocciano e che fioriranno rigogliose.

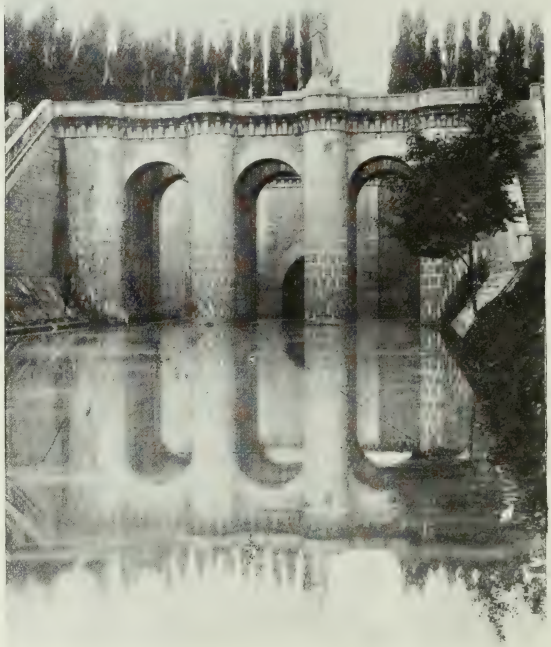
E' sopratutto il paesaggio che si ammira nell'Abruzzo, dove esso raccoglie, e per così dire condensa, avvicinandole, le bellezze delle latitudini più nordiche e di quelle più meridionali d'Italia, mischiandovi anche linee che gli sono proprie.

Le spiaggie di rena fine sulle quali l'onda adriatica purissima posa le spume come festoni di gigli hanno fatto nascere, specialmente a Castellammare e a Francavilla miriadi di villini e molti stabilimenti balneari.

E lungo la marina v' è tutta una immensa fascia di colline in buona parte fertili, coronate di paesi benestanti, ricchi di un bell' intreccio di strade, talune quasi parallele alla costa rileganti le vallate attraverso i dorsi degli speroni montani, le altre risalenti i pigri corsi d'acqua su verso le maggiori altitudini della catena dell'Appennino.

La catena centrale, soprattutto i gruppi del Gran Sasso, del Velino, della Meta hanno quasi le bellezze e gli orridi delle Alpi. Dirupi e frane e guglie e colatoi e camini e lisce pareti e nevai cui non molto mancherebbe per assurgere alla importanza di piccoli ghiacciai e pascoli smeraldini framezzati ancora da non rare foreste, spesso d'un carattere proprio se v'impera, come quasi sempre a mezza montagna, il faggio o, ancor più solenne, la quercia.

E ancora tutta una zona, verso Tagliacozzo, ha la singolare struttura carsica, colle sorprese ed i misteri delle sue acque che invece di uscire alla luce s' inabissano nella terra, delle grotte paurose inesplorate, delle profonde fenditure di monte che riservano a chi le penetrerà sorprese forse grandiose.



Incile del Canale del Fucino.

E la conca del Fucino, lievemente ondulata intorno al gran piano dell'alveo affettato da canali paralleli che adducono gli scoli al monumentale incile del canale scavato da Torlonia, presenta le singolarità di una bonifica moderna a grandi linee sposata all'ardimento di una concezione romana.

Castelli solidamente inquartati di torri e di cortine come a Tagliacozzo, a Celano, ad Ortucchio ed altrove, levano le loro masse feudali ancor minacciose nei paesaggi più suggestivi. E in molti luoghi sgorgano dal monte, in quella maniera appennina che è sconosciuta nelle Alpi e riempie sempre di meraviglia il turista, potenti polle d'acqua, i *capofiumi*. E' una sorpresa che fa sempre pensosi, quella di vedere da un fianco di monte uscire con tranquilla sicurezza non le piccole fonti prealpine ma talvolta un grosso ruscello, talvolta persino un vero fiume di acqua viva di roccia, freschissima, limpida.

PESCINA. - CASA OVE NACQUE IL CARDINALE MAZZARINO.

di vista, così verdeggiante e fresco che si intuisce il legame fra bosco e sorgente. E in altro modo, come nel piano di S. Vittorino fra Borgovelino e Cittaducale, la sorgente sbocca improvvisa e violenta, come da botte screpolata, dall'unico meato che un immenso circo di roccie impermeabili che circonda il gruppo del Monte Muria lascia verso il Velino. Là si presenta la Peschiera, la maggiore sorgente d'Italia, la più grande di quelle che dànno le forze delle Marmore a Terni. Limpida come cristallo, gelida, spumeggiante, da una serie di fori sparsi in una cinquantina di metri, questa colossale fontana riversa sempre più di quindicimila litri d'acqua al secondo.

E che dire dei panorami? Alcuni quasi sembrano fatti pel turista annoso o poltrone che non voglia scomodarsi e si svolgono dalla ferrovia che lo porta in alto come sopra Solmona, o quasi camminando in piano per agevoli strade carrozzabili che hanno il dominio di orizzonti vastissimi: così tra Lama dei Peligni e Palena quella di molti chilometri che il D' Annunzio chiamò la *loggia dell'Abruzzo*. Ivi una fortunata disposizione dei colli permette di vedere lontano lontano cocuzzoli coronati di villaggi, altipiani in cui si adagiano grossi paesi, mentre più indietro serre di monti più alti chiudono coi loro cortinaggi l'orizzonte. Un altro genere abruzzese di panorami è quello che si guadagna pezzo a pezzo, che si allarga e si aggroviglia così come una sinfonia più complicata quanto più procede: sono quelli che si formano salendo: ogni cento metri d'altezza aggiunge un nuovo gradino all'anfiteatro. Allora l'ammirazione non lascia riposo e ingrandisce come quando, dall'Aquila, si monta al varco che sta sopra Rocca

Quali immensi serbatoi e quali filtri deve nascondere la montagna!

In certi casi la polla zampilla in condizioni particolari di pittoresco, come ad esempio nel profondo burrone sotto Fara S. Martino, alle radici del Monte Amaro. Guardando giù dall'alto della strada di Civitella Messer Raimondo, il bianco getto delle acque dalla roccia compatta, nuda e riarsa ci appare come la fonte mosaica. Anche qui, presso la polla perduta nel solleone, si stende come nel deserto sinaitico l'immenso ghiaieto asciutto di un torrente che imperversa soltanto ad ogni grossa alluvione. E poco più sopra esso esce da una strozzatura larga due metri, a pareti altissime, una gola serrata, tagliata come quella che a Roncisvalle divalicò la spada di Orlando, o per dire dell'Italia nostra come i Serrai di Sottoguda, o la gola dell'Enna o quella di Romagnano tra Sicignano e Potenza. Ma ancora il nostro Abruzzo riporta la palma della bellezza, perchè nel fianco della gola, in un anfratto a mala pena difeso dalle piene, si annida quasi sotterraneo in uno speco un piccolo chiostro quattrocentesco, che sotto le coltri d'edera ed i muschi serba le pure linee dei suoi capitelli, delle colonnine attortigliate e il dado maestoso di qualche altare.

Altrove, come alla salita tra Palena e gli altipiani di Pescocostanzo, il capofiume dell'Aventino è sotto un querceto solitario, disteso a perdita

IL LAGO DI SCANNO, NELLA VALLE DEL SAGITTARIO.

Soci dello Ski-Club di Roma, nel piano delle cinque miglia (1289 m.).

di Cambio. La conca aquilana si stende ai piedi, si sprofonda e si allarga sempre più man mano che ci s'innalza sullo stradale. Il giro dei monti si fa immenso, si stende fino alle vette eccelse del Monte Corno, del Monte Corvo, del Monte Camicia. Da quest'osservatorio il grande scenario è meraviglioso al mattino di contro al sole nascente: dorato e fulgente il profilo, azzurrognolo, vaporoso, translucido nella sua indecisione tutto l'accavallarsi dei monti del prospetto. Nulla, si pensa, può essere più grande, più profondamente suggestivo. Ma bisogna dallo stesso luogo vedere il tramonto! Allora tutto il gran mare di cime si scalda di tinte infocate; dietro ogni vetta, in ogni vallata, nel taglio d'ogni burrone nereggiano tali sfondi d'oscurità, tali incisioni secche di linee taglienti, che quella che ci parve al mattino una gigantesca tela idealmente intessuta di sfumature delicate, si trasforma in un'acquaforte potente, segnata in tinte ferrigne da un bulino che le desse risalto con violenza michelangiolesca.

Il Terminillo (2213 m.).

Certo in un'altra regione che non sia l'Abruzzo lo spettacolo meraviglioso, se pur se ne trovi l'uguale, non potrebbe avere altre note: ma non qui. Dove, quasi a riposo, dopo la grandiosità del panorama sulla Conca e i monti che la circondano, la strada si abbassa a un tratto di poco e si nasconde adagiandosi nel vasto piano di Rocca di Cambio e di Rocca di Mezzo, alveo di antico lago, tutto verde, contornato a cerchio da alture senza grandi intagli: un'idillio di pace, un silenzio rotto da muggiti tranquilli di mandrie, da belati che paion vagiti di bambini: un sito di riposo che disarma la nevrastenia, fa dimenticare il mondo restringendone i confini e semplificandone la forma. Altrove vedremmo questo asilo sparso di casine rustiche, di stalle ospitali; qui purtroppo ancor manca questo elemento di progresso sociale e di ricchezza agricola, che però verrà presto. La pastorizia transumante, in qualche luogo già comincia ad avere delle idee. I pastori nomadi stanno per amare, quando lo si dia loro, il tetto, anche se non è protetto dai lari propri. E la strada meravigliosa continua: ma cambia ancora: scende lasciandosi indietro le roccie e le guglie e le nevi del Velino verso il gran castello di Celano e verso quelle Gole della Foce che sono una delle più grandi bellezze orride dell'Abruzzo.

Qui dinanzi si distende il Fucino con intorno la Marsica sconosciuta e pur tanto bella e sufficientemente adesso servita di strade, di cui una conduce a Pescasseroli alle radici della Valle del Sangro, uno di quei luoghi privilegiati per l'altitudine, il contorno pittoresco, la frescura delle acque, la vicinanza dei boschi, la prossimità di escursioni di ogni ordine e destinata perciò ad un grande avvenire come stazione climatica.

L'altipiano di Rocca di Mezzo (1329 m.).

Un'altra, dopo non lunga salita, discende in Val Roveto, che è l'alta valle del Liri, e varrebbe la pena di percorrerla non fosse che per vedere Capistrello (cui conduce anche la ferrovia) uno dei luoghi più straordinariamente belli che io abbia mai contemplati.

Dall'alto della strada appare un burrone profondo davanti al paese, sotto balze stranamente conformate, ove si avvolge il nastro chiaro tortuoso di strade che salgono e scendono le ripidissime pendici. Una cascata impetuosa si precipita inabissandosi in altre acque biancheggianti di un fiume rotto da scogliere. Questo, che potrebbe sembrare un gigantesco paesaggio da presepio creato con tutti gli accorgimenti e le artificiosità di uno scenografo, è però modernizzato dal largo aggirarsi di un binario di ferrovia (l'Avezzano-Sora) che tosto si nasconde nell'oscurità di un *tunnel*.

Un altro dei grandi falsipiani abruzzesi, quello tra Popoli e Sulmona, dominato dalla lunga cresta del Morrone, tutta dentellata di rocce cadenti sopra i boschi alla maniera delle Dolomiti, prende radice sopra la città di Sallustio (m. 304), al principio di una grande salita in cui la strada ordinaria e la ferrovia fanno a chi più presto raggiunga le maggiori altezze. Ond'è che le due arterie presto si distaccano l'una dall'altra e da Pettorano sul Gizio, all'altitudine di 630 metri, la strada girando e rigirando monta direttamente a Rocca Pia (m. 1040), e alla bocca del Piano delle Cinque Miglia (m. 1262), mentre la ferrovia da Pettorano con grandi risvolti ritorna sopra Sulmona e poi di galleria in galleria tocca Campo di Giove e faticosamente esce dall'ultimo traforo alla stazione di Palena a 1270 metri, donde per una serie di singolari piccole pianure, perfettamente livellate tra erti monti, arriva a Pescocostanzo e a Roccaraso, luoghi anch'essi destinati ad un grande avvenire climatico.

Costumi di Caramanico.

Non molti sanno che malgrado ogni difesa artificiale contro le nevi, su questa ferrovia per qualche mese dell'anno il servizio è sospeso: per lungo tempo dalla parte di Sulmona giunge soltanto a Campo di Giove. E tuttavia molti turisti del Centro e del Mezzogiorno sospirano la possibilità, che rimane per i più un desiderio insoddisfatto, di qualche corsa alla lontana Svizzera per trovarvi le nevi invernali, quando queste sono alle loro porte.

L'autore della nostra descrizione dell'Abruzzo, nella sua qualità di *sportman* appassionato, assegnò una giusta importanza a questo fatto che si avverte poco: che per lunga stagione gli altipiani del nodo centrale dell'Abruzzo e in particolare il Piano delle Cinque Miglia, il Prato sotto Rivisondoli, il Quarto Grande di Pescocostanzo e il Quarto Chiaro presso la stazione di Palena, possono perfettamente paragonarsi ai più celebrati altipiani svizzeri per le loro qualità di campi di skiaggio. Non sarà certo senza meraviglia che molti soci del Touring d'ogni parte d'Italia, troveranno nella nostra monografia bellissime incisioni che riproducono partite di *sky* in quei luoghi.

Vi è a Roma un Club di skyatori, per ora composto in maggioranza di stranieri, il quale va facendo un po' di scuola e di propaganda. Ed è da sperare che colla spinta che ora da ogni parte vien data a questo *sport* così sano e dilettevole e colla popolarizzazione che gli verrà adesso anche dal nostro *Abruzzo*, il Club possa diventare assai più numeroso, e si diffonda l'abitudine dei lunghi pattini da neve.

* * *

Si sente che intorno all'Abruzzo ferve un brusìo di vita turistica nascente. Le iniziative si disegnano, quali più sicure e forti, quali più modeste. E formo qui i miei migliori auguri per quella che sotto gli auspici del Touring quest'inverno avrà la sua prima manifestazione, e cioè un Convegno skiistico che si svolgerà verso la fine di febbraio tra Roccaraso e il Piano delle Cinque Miglia, con un programma che verrà in seguito fatto noto e che già fin d'ora raccoglie coefficienti di sicuro successo.

Infatti per tale avvenimento il Ministero della guerra ha concesso l'intervento di un ri-

parto di skiatori alpini guidati da due fra i più provetti ufficiali. Interverranno pure i fratelli Smith, i celebri saltatori norvegesi ed alcuni soci dello Ski-club di Torino, ai quali certo se ne aggiungeranno di Milano e d'altri centri. In tale occasione potendosi contare soltanto su 200 letti a Roccaraso e a Rivisondoli e desiderandosi che molti turisti assistano a questa manifestazione che è la prima del genere nell'Italia Centrale si effettueranno due treni speciali uno da Roma e uno da Napoli. Vi saranno gare di velocità fra signore e di velocità e di salti fra signori, alpini, membri di ski-clubs, poi gite in montagna, ecc.

Gran Sasso: Il rifugio e il corno grande (2914 m.).

Ma altri sintomi di un lavorìo di grande interesse si sono avuti in questi ultimi tempi, tra cui quello dell'ing. Sipari per un grande albergo a Pescasseroli e l'annuncio, già apparso nei giornali, di una più larga organizzazione che dovuta ad un gruppo promotore di entusiasti, di cui fa parte anche l'autore di *Abruzzo*. Questo gruppo, molto competente sotto diversi aspetti (poichè è composto dei signori Dreifuss Arturo, Fiorentino Honorato, Gennari ingegnere Ugo, Oro cav. Michele, barone Pfiffer d'Altisthofen Alfonso, Platania ingegnere Michele, Schneider Alfonso, Silenzi avv. Ludovico) ha riunito un primo capitale iniziale di circa un centinaio di mille lire per sviluppare un programma complesso che comporta una rete di alcuni alberghi confortevoli e moderni con le relative comunicazioni rapide, cominciando da Roccaraso, Pescasseroli, Scanno, Caramanico, Antrodoco. E tanto per dar principio al principio ha acquistato per proprio conto i terreni a Roccaraso per un edificio, i servizi accessori e un parco. Ora ha deciso di istituire una società per azioni con un capitale di 600 000 lire di cui gli stessi promotori sottoscriveranno una buona parte.

Fossa. - S. Maria ad Criptas.

La pratica professionale di alcuni tra i promotori di questo bello slancio e la serietà e la prudenza di tutti sono una garanzia che l'impresa potrà dare frutti materialmente soddisfacenti e tali da invogliare ad estendere subito alle altre località accennate il vantaggioso impiego di capitali. Certo che essa nasce sotto buona stella perchè l'attenzione di tutti è insistentemente, con ragione, stuzzicata a volgersi all'Abruzzo. A mettere in valore questo impianto ed altri consimili che sorgessero dovrebbe, nella mente dei promotori, coadiuvare non soltanto la bella posizione locale e i comodi offerti, ma una propaganda intensa sotto tutte le forme di pubblicazioni, conferenze, articoli di giornali, facilitazioni ferroviarie e simili che possano far convergere le preferenze del pubblico verso l'Abruzzo.

Il Touring stesso si propone, allorchè l'organizzazione funzionerà, di contribuire a spingerla. E' soltanto mediante il connubio dell'albergo, col mezzo di comunicazione e mediante la conoscenza diffusa di questi due elementi, che l'Abruzzo può più rapidamente mettere in valore le proprie bellezze, e saranno degni della pubblica riconoscenza coloro che superando le incertezze che ostacolano sempre ogni movimento nuovo negli affari, saranno riusciti ad avviare un primo risultato pratico.

Intanto, araldo del movimento turistico, l'*Abruzzo* delle Ferrovie dello Stato e nostro, apparisce nella veste elegante, agile nelle notizie, saldo e ricco sulle basi su cui fu studiato va ai consoci adescandoli per la nuova stazione al nuovo convito turistico.

L. V. BERTARELLI.

Non sfuggirà ai soci del Touring l'importanza di *Abruzzo* anche come mole e ricchezza grafica. Le Ferrovie dello Stato hanno certo dato una spinta notevole al movimento turistico, ed il Touring è orgoglioso di avervi materialmente e moralmente contribuito.

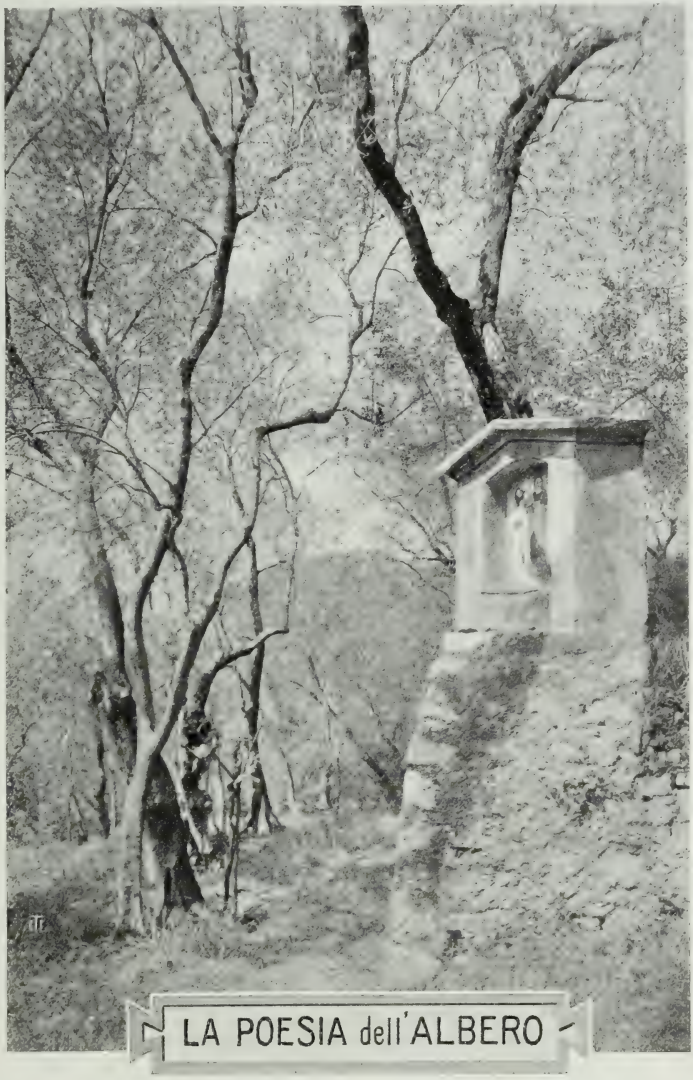
Ogni socio del Touring deve, in considerazione della pubblicazione... fare un viaggio in Abruzzo, e anche compiere un altro atto doveroso per riconoscenza verso l'Istituzione: pigliare quanti più amici può all'amo dell'Abruzzo e farli soci. E anche ogni socio che non è ancora vitalizio, lo diventi! Novanta lire bene spese. E daremo quanto prima la *Sicilia*.

Un Verbale di Seduta « *albo notanda lapillo* »

Il 5 dicembre la sala consigliare del Touring presentava un aspetto notevole per le personalità raccoltevi: vi si procedeva all'insediamento della Commissione di propaganda pel bosco e per il pascolo, inaugurando con questo atto l'avviamento all'esecuzione di quel programma che fu esposto ai soci in un articolo nella *Rivista* del giugno scorso.

Le adesioni, entusiastiche, convinte all'iniziativa del Touring e alla forma da esso proposta per attuarla — giova appena ricordarlo: si tratta di una serie di pubblicazioni di propaganda da diffondersi tra i soci gratuitamente — furono così generali, che tornò facile di costituire una Commissione assai distinta per le persone e per gli Istituti che molte di esse rappresentano, Commissione che, come fu dichiarato nella seduta, potrà anche aggiungersi qualche eminente personalità ove le circostanze lo consiglino.

La Commissione (1) era assai numerosa, ciò che dimostra l'interessamento vivissimo all'argomento. In rappresentanza della Direzione Generale del Touring procedette all'insediamento lo scrivente, assistito dal comm. Johnson, dal cav. uff. Zaffaroni, dall'on. dott. Candiani, dall'ing. Riva, dall'avv. Guasti e dall'ingegner Pugno.



Assumendo a nome della Direzione la presidenza, premessi i ringraziamenti più caldi ai presenti ed agli assenti che avevano aderito, e rinunciando a ripetere gli scopi della Commissione, già resi noti nell'articolo di *Rivista* del mese di giugno, diffuso anche in estratto, lo scrivente reputò invece opportuno di insistere nel concetto che, per ottenere un risultato positivo, occorre di limitare il campo d'azione della Commissione, rinunciando per ora ad allargare l'opera ad altri lavori che non siano le note pubblicazioni. Fra un triennio si vedrà.

In questo modo si otterrà l'effetto più intenso e si otterranno risultati pratici e non soltanto platonici.

Ricordando l'opera passata, a volte proficua, delle «Pro Montibus», che ora risorgeranno in una Federazione presieduta dall'on. Miliani, augurò a queste associazioni, di cui il Touring sta per diventare, per la nuova sua iniziativa, un confratello di

(1) I componenti la Commissione sono attualmente (sono scritti in carattere tondo i nomi dei Membri che presenziarono la seduta del 5 Dicembre; sono in corsivo i nomi degli aderenti che non poterono intervenire):

Alpe comm. Vittorio, prof. della Scuola Sup. di Agricoltura di Milano, rappr. il Min. di A. I. C.
Bajocco rag. Ettore, C. C. del T. C. I. per Terni.
Barbera geom. Eugenio, C. C. del T. per Vercelli.
Beretta dott. Mario, Milano.

età minore, il miglior successo, avvertendo che alla Federazione, che il Touring ha contribuito a fondare, aderì con un impegno finanziario di 500 lire annue.

Notò che le leggi intorno al regime forestale e delle acque sono inefficaci e senza autorità, sopratutto perchè mancano di base sufficiente nell'opinione pubblica; che l'assenza di ogni agitazione vivace contro la insufficienza dei risultati in un problema che ha così grande importanza per il Paese, dipende sopratutto dal fatto che non c'è una intima e profonda persuasione generale della necessità impellente di una risoluzione. Non si sa che danneggiamenti gravi, inedia di industrie, perfino certi stati sociali depressi in modo caratteristico sono collegati ad una causale comune che è nel problema forestale. Il problema nei suoi aspetti così variati e in tutte le sue connessioni economiche non è purtroppo nella mente e nell'animo che di pochi tecnici o studiosi. Bisogna quindi creare la coscienza della necessità della conservazione del bosco, dell'aumento delle superfici boschive, dei rapporti necessarî che devono coesistere tra bosco e pascolo, dell'importanza del regime forestale nel rispetto di quello delle acque che sono fonte di tanta ricchezza, della rispondenza tra montagna e pianura attraverso la foresta.

Bisogna dare alle leggi presenti e future, alle iniziative e ai provvedimenti d'ogni ordine un substrato nell'opinione pubblica, che si deve muovere, illuminare, conquistare perchè soltanto allora non rimarrà sterile l'opera del legislatore e potranno organizzarsi opere socialmente vantaggiose in mille modi.

Bertarelli dott. Ambrogio, Milano.
Bertarelli comm. L. V., Vice-direttore Generale del T., Milano.
Bertarelli comm. Tomaso, Milano.
Bertini ing. Angelo, Dir. Gen. della Società Edison di Elettricità, Milano.
Bonardi dott. Italo, Segr. del Ministro di A. I. e C., Roma.
Borghesani dott. Guido, Segr. Gen. Federaz. Pro-Montibus e Enti Affini, Bologna.
Borromeo conte Dr. Giberto, Milano.
Cappelli on. march. Raffaele, Presid. Società degli Agricoltori Italiani, Roma.
Camajori nob. Giuseppe, C. C. del T. per Siena.
Candiani on. dott. Ettore, C. C. Gen. del T., Milano.
Candiani ing. Leopoldo, membro del Comitato per la Navigazione Interna, Milano.
Castiglione nob. cav. Antonio, Presidente del Comitato locale per la Navigaz. Interna, Milano.
Cattaneo cav. Alessandro, Presid. del Sindacato di Borsa, Milano.
Coletti ing. Luigi, Ispett. Super. Forestale al Magistero delle Acque, Venezia.
Conti ing. Ettore, Consig. Deleg. della Soc. Anon. Conti per Imprese Elettriche, Milano.
Cotini prof. Attilio, Presid. della Federaz. Apistica Italiana, Ancona.
Dall'Agata Alfredo, Sotto-ispett. Distretti Forestali, Amministrazione Comm. ed Agraria della Prov. di Bologna.
Della Torre dott. Luigi, Presidente della Deputazione di Borsa — Milano.
Di Pasquale Filippo, C. del T., Lipari.
Duca rag. Carlo, Milano.
Erba avv. Carlo Eugenio, C. del T., Pallanza.
Esterle ing. Carlo, Presid. Associazione fra gli Esercenti Imprese Elettriche in Italia, Milano.
Faina conte dott. sen. Eugenio, Presid. Istituto Internazionale di Agricoltura, Roma.
Feltrinelli ing. Giuseppe, Milano.
Franchi Annibale, Ispettore Superiore Forestale, Ministero di A. I e C., Roma.

Nei consigli provinciali, nei comunali, nei consessi tecnici pubblici e privati, nei comizi e nei consorzi agricoli, nel giornalismo, dappertutto dove in qualche modo potrebbe occorrere, vi è una scarsità di conoscenza della complessità del problema, di competenza e di persuasione che rende quasi vano l'apostolato dei pochi, anche se valorosi.

E' urgente di investire del problema tutte le classi dirigenti e popolari ed è questo preciso scopo che il Touring intende di avvicinare colla propria organizzazione.

Si è detto già nell'articolo di *Rivista* del giugno scorso che è il fondamento di questa azione, e lo si conferma adesso, che il Touring si propone per ora di limitarsi a un ciclo di pubblicazioni prevedute in numero di circa sei in tre anni, nelle quali si dovrebbero trattare in forma brillante, accessibile alla media coltura, ma con perfetta precisione tecnica, i diversi aspetti del problema forestale e di tutti quegli altri, specialmente di indole economica, che gli sono connessi in modo stretto. In tal maniera dopo un triennio si sarebbe lavorato un campo vastissimo — un centinaio di mille soci, cioè altrettanti piccoli centri di irradiazione intellettuale — conquistando così ad una causa tanto utile una importante massa di coloro nella cui sfera d'influenza nascono e si svolgono presso a poco tutti gli organi attivi della vita sociale: parlamento,

---

Gasparetti ing. Italo, Presid. del Comitato per la Navigaz. Interna, Mantova.
Geisser avv. Alberto, Torino.
Ghigi prof. Alessandro, Presid. Soc. Emiliana Pro-Montibus et Silvis, Bologna.
Gnecchi comm. Francesco, Milano.
Gori avv. Agostino, Presid. Federaz. Tosco-romagnola per la riforma forestale, Firenze.
Gorio prof. Giovanni, Milano.
Grober avv. Antonio, Presidente del C. A. I., Torino.
Guasti avv. Federico, Consigl. del T., Milano.
Guerrini prof. Olindo, C. C. del T., Bologna.
Johnson comm. Federico, Dir. Gen. del T., Milano.
Manfren cav. Ettore, Ispett. Sup. Forestale, Ministero di A. I. e C., Roma.
Mangili sen. Cesare, Milano.
Menozzi prof. Angelo, della Scuola Sup. di Agricol. di Milano, assess. deleg. dal Municipio di Milano.
Mercanti cav. Arturo, Segr. Gen. T. C. I.
Montagna avv. Arturo, C. del T., Jesi.
On. G. B. Miliani, Pres. della Federaz. Pro-Montibus e Enti Affini, Fabriano.
Modigliani dott. Gino, Milano.
Moia rag. Enrico, del Sindacato di Borsa, Milano.
Mozzi cav. Michele, in rappres. della Pro Montibus et Silvis di Vittorio Veneto.
Nitti on. avv. prof. Francesco Saverio, Napoli.
Nodari ing. Corrado, Dir. della Cartiera Vonwiller e C., Milano.
Nullo cav. uff. Angelo, Capo Sez. Min. di A. I. C., Roma.
Ojetti Ugo, Firenze.
Oro cav. Michele, Segr. Direz. Gen. Ferr. dello Stato, Roma.
On. dott. Edoardo Ottavi, Vigogna, in rappr. della Società degli Agricoltori italiani di Roma.
Perona prof. Vittorio, Ispett. Sup. Forestale, Vallombrosa.
Pirelli sen. G. B., Milano.
Ponti sen. march. Ettore, Milano.
Prina rag. Demetrio, in rappres. della Sezione di Milano del C. A. I.
Pugno ing. Francesco, Consigl. del T., Milano.
Raineri on. dott. Giovanni, C. C. del T., Presid. della Federaz. dei Consorzi Agrari, Piacenza.

consigli provinciali e comunali, amministrazioni pubbliche e private, enti industriali e commerciali.

Degli altri mezzi utili alla propaganda che non siano le accennate pubblicazioni, il Touring per ora non farà che un conto secondario, non potendo disperdere le proprie forze in campo troppo vasto. Si riserva soltanto di studiare le conferenze con proiezioni, qualora si potesse per questo magnifico scopo costituire un fondo speciale. Questa propaganda potrebbe da sola valere un riconoscente plebiscito di consenso pubblico a chi volesse fornirne i mezzi. Se le pubblicazioni devono essere originali, presentate con eleganza, redatte con criterî tecnici ineccepibili e nello stesso tempo con brio che ne renda simpatica e desiderabile la lettura, è da prevedersi che esse costeranno care, sopratutto nei riguardi della raccolta dei documenti illustrativi e in quelli dell'enorme tiratura.

Si è fatto un preventivo di spesa minima da 150 a 175 mila lire, che potrà però ammontare a 250 000 lire, qualora a queste pubblicazioni si desse anche qualche maggior lusso, il che tornerebbe sempre più utile alla propaganda.

Per far fronte a così ingente spesa, continuò lo scrivente nella sua esposizione alla Commissione, il Touring, persuaso che la cosa ha un valore nazionale e può interessare molti all'infuori della grande organizzazione stessa del T., dopo di aver votato un proprio contributo di 45 000 lire ripartito nel triennio, si occupò di avere la collaborazione finanziaria di enti che un civismo illuminato può spingere ad associarsi a lui ed è noto che già il primo passo portò risultati magnifici, essendosi subito elevata la cifra dispo-

---

Ravà ing. Raimondo, Presid. del Magistero delle Acque, Venezia.
Ricci avv. Giulio, C. del T., Pietrasanta.
Riva ing. Alberto, Consigl. del T., Milano.
Riva ing. Silvio, in rappr. della Congregazione di Muzza, Milano.
Rizzi Pietro, Ispett. Forestale, Torino.
Saldini ing. Cesare, Presid. del Consorzio fra consumatori tronchi di pioppo, Milano.
Salmoiraghi ing. Angelo, Presid. Camera di Comm. Milano e dell'Unione delle Camere di Comm. d'Italia, Roma.
Sandoni cav. Carlo, Pres. Assoc. monumenti e paesaggi, Bologna.
Sassi Edoardo, Ing. Capo Genio Civ., Milano, in rappr. del Ministero dei LL. PP.
Scotti ing. Alessandro, Dir. Gen. Società Lombarda distribuzione energia elettrica, Milano.
Scrittore prof. Ottavio, R. Cattedra Ambulante di Agric., Provincia di Bologna.
Serpieri dott. prof. Arrigo, della Scuola Sup. di Agricolt., Milano.
Simoni dott. Giuseppe, in rappresent. del Sig. Prefetto di Milano.
Tamburini cav. Federico Eligio, Presidente C. A. I. Sez. Milano.
Tasca Bordonaro cav. Ottavio, Palermo.
Triaca dott. Emilio, Vice-pres. Società Apistica, Milano.
Vanzetti ing. Carlo, in rappres. della Cam. di Comm., Milano.
Vigliardi-Paravia cav. Innocenzo, Cons. Segr. del T., Milano.
Vigoni nob. ing. sen. Pippo, Milano.
Vimercati rag. Carlo, Cons. Com. di Comm., Milano.
Voglino prof. Pietro, R. Liceo Massimo d'Azeglio Torino.
Zaffaroni cav. uff. Alfredo, Cons. Segr. del T., Milano.
Zunini ing. prof. Luigi, Consigliere Deleg. Società Idro-Elettrica Ligure, Milano.

nibile per queste pubblicazioni ad oltre centomila lire.

A questo punto la sottoscrizione venne arrestata reputandosi dalla Direzione del Touring opportuno che, mentre da una parte si era raggiunto lo scopo di offrire una base materiale sufficiente di persuasione sulla possibilità e sulla potenzialità a sviluppare un dato programma, dall'altra, prima di procedere più avanti nella raccolta dei mezzi, fosse da costituire una Commissione la quale desse una totale garanzia dell'interessamento di molti di diverso ambiente alla cosa. La Commissione stessa dovrà ora allargare la base finanziaria a seconda dei bisogni che sono ben grandi come è grande lo scopo.

Quanto al funzionamento della Commissione, il Touring le sottopone un progetto, quello di suddividersi in sottocommissioni, proponendone intanto una tecnica per le pubblicazioni e di nominare in pari tempo un Comitato esecutivo di pochissimi membri per l'estrinsecazione pratica di tutti i deliberati.

Qui la seduta si svolse con un'ampia discussione le cui conclusioni si possono riassumere così: fu approvata la costituzione così come proposta, fu nominata la Commissione per le pubblicazioni (1), demandando a questa la nomina del Comitato esecutivo, fu nominato lo scrivente presidente della Commissione di propaganda, di quella per le pubblicazioni e del Comitato esecutivo, e fu anche autorizzato a costituire eventualmente un patronato di propaganda finanziaria. Furono approvate, dopo averle discusse, le linee generali delle pubblicazioni e infine la seduta si sciolse tra un vero e sentito entusiasmo, colla persuasione che il Touring abbia creato un organismo vitale e fattivo.

L. V. BERTARELLI.

(1) Fanno parte di questa Commissione il prof. Alpe, rappr. del Min. di A. I. C., l'ing. Sassi, rappr. del Min. dei L.L. P.P., il dott. Borghesani, l'ing. Esterle, l'ing. Bertini, il dott. Geisser, il prof. Ghigi, il prof. Gorio, il prof. Menozzi, rappr. del Municipio di Milano, il prof. Serpieri, il prof. Scrittore, il prof. Perona, l'ing. prof. Zunini, l'on. Ottavi, l'on. Miliani, e il prof. Pietro Rizzi; presidente comm. L. V. Bertarelli.

Per la redazione delle opere di propaganda " per il bosco e per il pascolo ,,.

Il Touring è disposto ad entrare in trattative con persone capaci e competenti che possano redigere le opere di propaganda « per il bosco e per il pascolo » di cui nel verbale sopra riportato. Tutti coloro che desiderano schiarimenti o vogliono avanzare proposte preliminari sono pregati di *scrivere* al Touring. Sarà gradita anche l'indicazione scritta di persone adatte cui si possa proporre qualcuno dei lavori da farsi. Per ora sono assolutamente escluse trattative o proposte di presenza.

Inutile il dire che non saranno prese in considerazione che proposte di persone aventi seri titoli di competenza e attitudini ben provate.

Gli amici del Touring e degli alberi sono pregati di diffondere questo avviso comunicandolo a quelle persone e in quegli ambienti ove esso può trovare eco.

L'ESPOSIZIONE DI BRUXELLES.

Questa Esposizione fu suggerita dall'esito colossale della precedente Mostra del 1897 svoltasi pure a Bruxelles, la quale era stata mirabilmente organizzata dal Borgomastro stesso della città. E' noto che ad essa avrebbe dovuto succederne un'altra nel 1905 in occasione del 75° anniversario dell'indipendenza nazionale. Senonchè circostanze imprevedute sorsero a ritardare l'esecuzione di questo progetto. Nel 1900 il Governo, dopo di aver in proposito interpellate le Camere di Commercio, rispose negativamente alla domanda relativa presentata da una Commissione presieduta dal Borgomastro di Bruxelles. Nel 1902 il signor Dupret, vice-presidente del Comitato esecutivo, tentò di costituire un capitale per l'effettuazione dell'iniziativa, ma fino al 1905 non si giunse a raccogliere quanto era necessario; e soltanto l'anno seguente si formò una Società anonima con un capitale di 2 650 000 franchi.

I lavori dell'Esposizione sono ora già inoltrati e nel prossimo aprile essa verrà inaugurata.

Il Touring Club Italiano, come in tutte le altre circostanze analoghe non mancherà di essere rappresentato e di portarvi un contributo notevole di idee e di pratica, massimamente circa quanto concerne i suoi studî sulla viabilità.

In uno dei padiglioni più in vista e sotto il patronato del Ministero dei Lavori Pubblici verrà organizzata una Mostra stradale indipendente.

Essa sarà parte integrante del II Congresso Internazionale della Strada che si riunirà nel luglio, ed al quale, per merito della Commissione Strade del Touring, riferiranno parecchi dei nostri tecnici più competenti.

E' la seconda volta, dopo quella del 1906 a Milano, che ad una Esposizione internazionale va annessa una Mostra stradale comprendente tutto quanto di più moderno s'è fatto nel mondo a vantaggio della viabilità. Vi sarà tutto ciò che è necessario alla costruzione ed alla manutenzione delle strade; dai disegni eseguiti pei primi studî di un tracciato stradale, agli ultimi accessori; dalla perforatrice che serve a rompere le roccie, al compressore a vapore od a benzina che serve a costipare il pietrisco per una massicciata.

E affatto nuova in una Esposizione sarà la costruzione di una strada che chiameremo storica, perchè sarà formata di tanti tratti quanti sono le fasi per le quali è passata questa, fra le vie di comunicazione, che parve perdere ogni importanza al sorgere delle prime ferrovie.

Il Touring Club Italiano ha contribuito a codesta ricostruzione con studî, disegni, fotografie e con dati, che il Comitato di Bruxelles gli aveva chiesti, riconoscendogli un'indiscussa competenza in materia.

La partecipazione dell'Italia alla Mostra stradale può dirsi certa, poichè da noi finalmente s'è cominciato a fare sul serio e con ottimi risultati anche in questo ramo dell'industria. Non è qui il luogo nè il tempo di citare i nomi delle Amministrazioni pubbliche e degli industriali che rappresenteranno il nostro paese a Bruxelles; ma dagli affidamenti fin'ora avuti possiamo assicurare che saranno parecchi.

Il Padiglione d'ingresso della Mostra Internazionale di Bruxelles.

VISTO DA TERGO: *la parte scura che scende nel centro da poppa corrisponde alla trave snodata interna: in mezzo la chiglia: ai lati i piani di impennaggio, profondità e direzione: a terra la navicella sospesa alla trave: ai lati della sospensione le due eliche a due pale.*

IL GEN. SPINGARDI, *ministro della guerra e il* CAPITANO CROCCO, *ideatore e costruttore dell'* 1 bis.

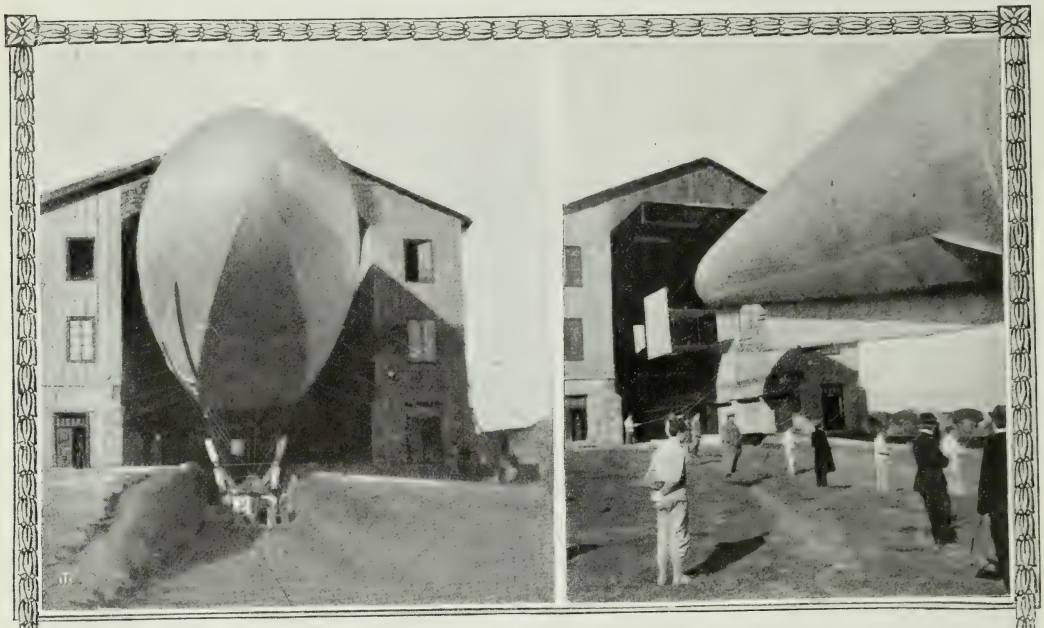
QUANDO dall' *hangar* di Vigna di Valle, nell'anfiteatro aperto nella tonda collina brulla, verso il breve lago crespo e glauco, sotto il grande arco del più bel cielo d'Italia, pulito da una brezza pungente e schioccante, vidi uscire come da stalla il bestione grigio, seguire dondolando gli uomini che lo traevano pel tondo muso quale domestico pachiderma, io rimasi nel l'assorta contemplazione in che ci si abbandona di fronte alla grande nave che fa scalo da lontani paesi, alla grande nave che salpa per chi sa dove, alla greve poderosa locomotiva che agita a tempo col soffio del vapore le reminiscenze vaghe di convogli di anime e di passioni, velocemente condotte attraverso contrade ignote che hanno un amaro lontano fascino di richiamo.

La fune di rimorchio e le attrezzature a prua mi facevano accarezzare il dondolante bestione. Le valvole de' compartimenti nei fianchi, e la chiglia, e il sartiame, mi han fatto ricorso alla nave. E sono i dirigibili delle navi rovescie, dove il grande corpo galleggiante nel fluido sta sovra la testa e non sotto i piedi dei naviganti.

Il gerino, il pesce, ogni altra immagine che danno le fotografie prese di lontano o di fianco, dell'1 *bis*, non sovvengono più alla mente vicino a questo che pure nella famiglia di Vigna di Valle è un essere se non una persona.

De' parecchi dirigibili che ho avuto la ventura di vedere e di sentir navigare, mai come nell'1 *bis* ho visto meno l'ordegno, la macchina, ed ho sentito di più qualche cosa di animato, anche se mostruoso, qualche cosa di vivente a sè, anche se fatto di cosa morta.

La Brigata Specialisti del Genio, il colonnello Moris che la comanda e la dirige con munificente intelletto d'amore, il Crocco, il Ricaldoni, che sono i creatori, lo Scelsi, il Munari, il Signorini, il Ponzio, il Ferrario e gli altri,



LA MANOVRA DI USCITA DALL' HANGAR.

A SINISTRA: *il dirigibile è tratto a mano per la prua con le gomene laterali; la navicella montata sopra un carrello scorre sopra un binario nella piccola fossa che incanala la direzione nella manovra di uscita e di entrata.* A DESTRA: *la poppa con l' impennaggio è uscita dall'* hangar; *allora la navicella viene sollevata dal carrello e il dirigibile è pure tratto al punto di partenza trascinato con le corde a prua, la navicella tenuta sollevata a braccia.*

che sono gli artefici del successo dell'1 *bis*, hanno condotto gli studî, i tentativi, i viaggi, con tale severità di modestia, che parve ostilità di segreto, che potè nell'animo di molti, in questo anno, germinare il dubbio costituissero questi tentativi dei nostri ufficiali un costoso fuori tempo, nel tempo in cui si ripeteva per frase fatta che in Francia i dirigibili si costruivano in serie e si vendevano a tutte le potenze.

Nè furono pochi quelli che al Circuito di Brescia si meravigliarono di non vedere uno solo degli ufficiali della Brigata, assistere alle evoluzioni del piccolo *Zodiac* smontabile, che raccoglie in sè, all'infuori delle proporzioni e delle conseguenti virtù di velocità, di potenza e di durata di navigazione, gli attuali concetti francesi di costruzione.

Parve a molti — e confesso parve un poco anche a me — non dovesse lo Stato farsi propugnatore di una nuova idea monopolizzandone l' industria, trascurando l' iniziativa privata per assicurare il privilegio e creare l'immunità di controllo scientifico ad un organo proprio nell'esercito, ma dovessero lo Stato e l'esercito, così come altrove, l'uno aiutare gli studî e gli sforzi del genio comunque liberamente estrinsecato, e l'altro servirsene.

Ma quando io vidi fuori del ricovero l'1 *bis*, tenuto docile pel muso ad una fune, quasi come bestia a museruola, da pochi soldati, ormeggiato al vento, pronto alla docile e quieta partenza, mi sono d'un tratto ricreduto degli errori altrui che anch'io avevo raccolto nell'animo incerto, ed ho considerato con riverente gioia quel mostro e quella conventicola, indifferente ai successi dell'arte altrui, che hanno condotto a dotare l'Italia di una macchina originale che è tanto diversa dalle altre, che è del tutto italiana, che delle altre è tanto migliore, e che è creazione superbamente nazionale se è fatta per la patria dai figli che alla difesa della patria sono prima degli altri votati.

* * *

Per apprezzare il valore, l'originalità, del nostro dirigibile 1 *bis*, conviene di riassumere le qualità dei migliori dirigibili stranieri esistenti, riservando alcune note dell' altro dirigibile italiano, il *Leonardo da Vinci* del Forlanini: aeronave di evidente più antica concezione anche se di più recente esperimento.

E la comparazione quì si intende limitata agli apparecchi di navigazione aerea col più leggero dell'aria attualmente in uso presso le diverse Nazioni, astrazione fatta da quei dirigibili che sono passati alla storia, che sono un po' i padri degli attuali, ma che non sono più in uso, quale quello del generale Meusnier, del Dupy de Lôme, del Giffard, dell'Haenlein, del Tissandier, del capitano Renard, il cui *France* ha dato un primo indirizzo alla tecnica dell'aeronautica francese, prima che il *N.* 6 del Santos Dumont compisse nel 1901 il famoso viaggio S. Cloud-giro della Torre Eiffel-S. Cloud — che gli valse il premio Deutsch.

Abbiamo in Francia ormai due tipi di dirigibili che rappresentano due scuole: il tipo Lebaudy, al quale appartennero il *Patrie* e il *Republique* ed appartengono il *Liberté* e il *Russie;* e il tipo Astra derivato un poco dal *Ville de Paris*, al quale appartengono il *Clement Bayard*, il *Ville de Nancy*, il *Colonel Renard*, l'*España*. Sono questi, per la forma e la disposizione degli organi, che più hanno seguito lo schema fornito dal Capitano Renard e da Santos Dumont.

In Germania pure due scuole e due tipi di dirigibili: gli *Zeppelin*, rigidi, e il *Gross* col *Parseval* flessibili che hanno fatto così eccellenti prove di manovre collettive a Colonia.

In Inghilterra un *Nulli Secundus* flessibile e in America negli U. S. A. un *Balduino* pure flessibile che non torna conto di unire a quelli di Francia, di Germania e d'Italia per l'inferiorità evidente della creazione e dei risultati.

* * *

Perchè un pallone possa avere proprietà di dirigibilità, — data la forma allungata dell'involucro consacrata per quanto in differente misura nei palloni dirigibili — occorre che esso sia dotato di mezzi convenienti ad assicurare l'indeformabilità dell'involucro, la stabilità longitudinale, la stabilità in altezza, la stabilità itineraria o di navigazione, ed una velocità ragguardevole propria — astrazione fatta dall'azione delle correnti aeree.

Un involucro impermeabile contenente il gas idrogeno (il gas idrogeno per la tenuta dell'aria ha una forza ascensionale doppia del gas illuminante e meno di questo corrode la stoffa); una trave e un pallonetto di compensazione d'aria per la indeformabilità dell'involucro; dei pallonetti o piani di impennaggio per la stabilità longitudinale; dei piani verticali mobili per la stabilità itineraria; dei piani orizzontali sovrapposti per la stabilità e la dirigibilità verticale o in altezza all'infuori o in sussidio dell'uso della zavorra e del consumo del gas; un gruppo motore azionante dei propulsori per la velocità propria; una navicella, sospesa all'involucro, che contenga i naviganti e gli strumenti di osservazione e di navigazione, barometro, barografo, cinemo-anemografo, bussola, carta e targa del Touring, sono gli elementi di composizione di un dirigibile moderno.

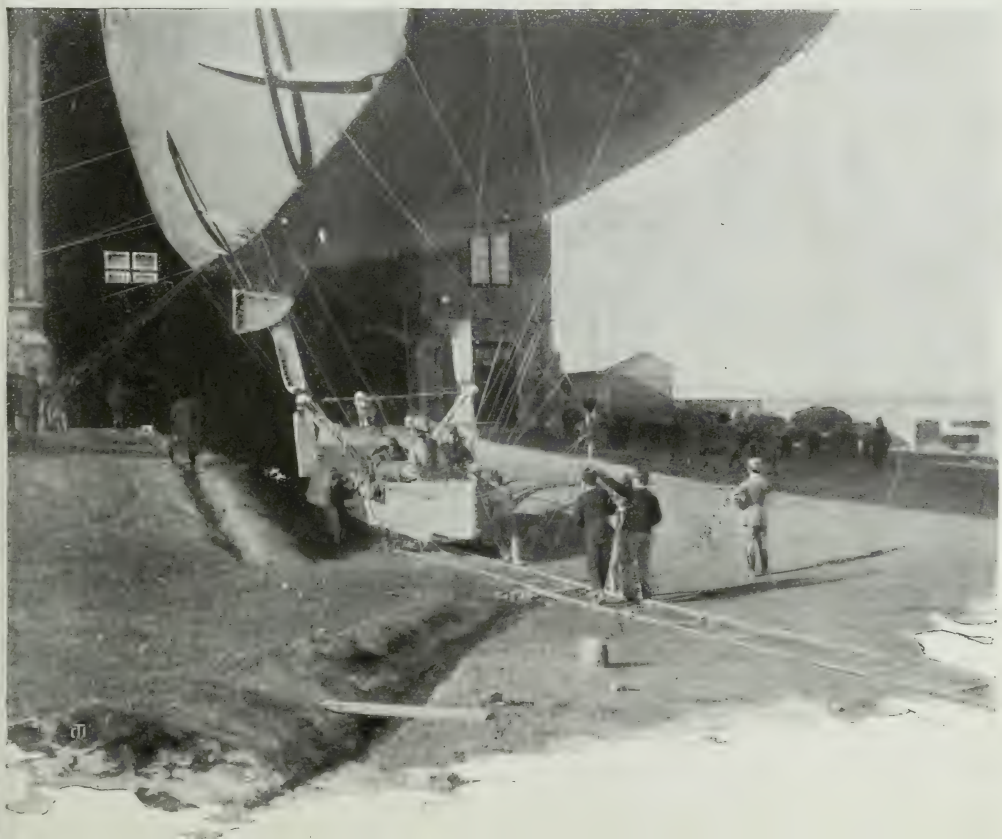
Ma questi elementi danno uno schema che lascia una quantità di diverse concezioni nell'applicazione loro e nella loro fusione.

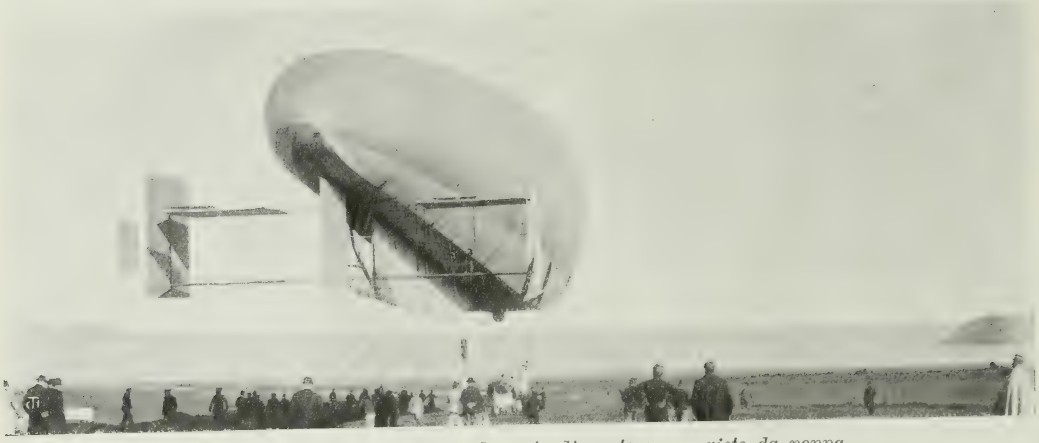
L'involucro porta seco una infinità di necessità e di debolezze: dalla leggerezza della stoffa, alla sua resistenza alla pressione, alla impermeabilità, alla indeformabilità della massa. Vi sono stoffe gommate da dirigibili usate dai Lebaudy, dagli Astra, dal Parseval, dal Gross, che pesano 300 grammi il metro quadrato, hanno una resistenza di 800-1000 chilogrammi per metro lineare e una impermeabilità corrispondente a una perdita di 10 litri di gas per metro quadrato in ventiquattro ore.

La stoffa del dirigibile italiano *1 bis* è di seta speciale, verniciata a quattro mani di olio di lino, pesa così preparata 160 grammi il metro quadrato, ha una resistenza da 1000 a 1200 chilogrammi, ed una perdita di meno dell'uno per cento in ventiquattro ore.

Dalla catastrofe di De Bradjsky al disastro di uno dei dirigibili di Santos Dumont, precipitati in seguito alla deformazione del pallone, per cui l'elica si impigliò nelle sospensioni, lo studio dell'indeformabilità preoccupò vivamente

La manovra di uscita dall'Hangar: *la navicella è sollevata dal carrello e il dirigibile viene tratto con le funi raggruppate, ai doppi anelli sul davanti dove si trovano i tre soldati. I tubi incrociati a sinistra dell'involucro servono pel gonfiamento dei compartimenti.*





L'1 BIS vien tratto a mano al punto di partenza — visto da poppa.

Dirigibili moderni.

(Leggenda alle illustrazioni della pagina di contro).

1. — COLONEL RENARD: *francese — costruttore Astra (Surcouf e Kapferer) — lungo m. 60 — diametro m. 10,60 — cubo m. 4000 — impennaggio a poppa con palloncini — involucro flessibile — navicella a fusoliera di m. 30 — elica integrale davanti (m. 5 di diametro) — piani di profondità davanti — timone di direzione alla coda — motore Regnault 100 HP — velocità propria 40 chilometri.*

2. — ZODIAC III: *francese — ideatore De la Vaulx — costruttore Mallet — cubo m. 1500 — involucro flessibile — smontabile — navicella a fusoliera — elica integrale a tergo — piani di profondità davanti — timone di direzione a poppa attaccato all'involucro a coda della chiglia — motore Buchet 45 HP — velocità propria 25 chilometri.*

3. — GROSS II E PARSEVAL III: *tedeschi* — GROSS — *ideatore Gross — lungo m. 66 — diametro m. 11 — cubo m. 4500 — impennaggio a piani fissi incrociati a poppa — navicella in metallo lunga m. 8 involucro semirigido — due motori da 100 HP ciascuno — due eliche a tre palette di m. 2,50 — velocità 60 chilometri.* — PARSEVAL III — *ideatore von Parseval — lungo m. 69 — diametro m. 11 — cubo m. 5600 — stabilizzatori con piani fissi laterali a poppa — involucro flessibile — due motori N. A. G. da 100 HP, ciascuno — due eliche di 4 metri di diametro — velocità 60 chilometri.*

Il tergo della navicella col ponte a V che nasconde la trasmissione alle due eliche dall'albero del motore: nelle scatole ovoidali stanno gli alberi delle eliche e i congegni di regolazione del passo.

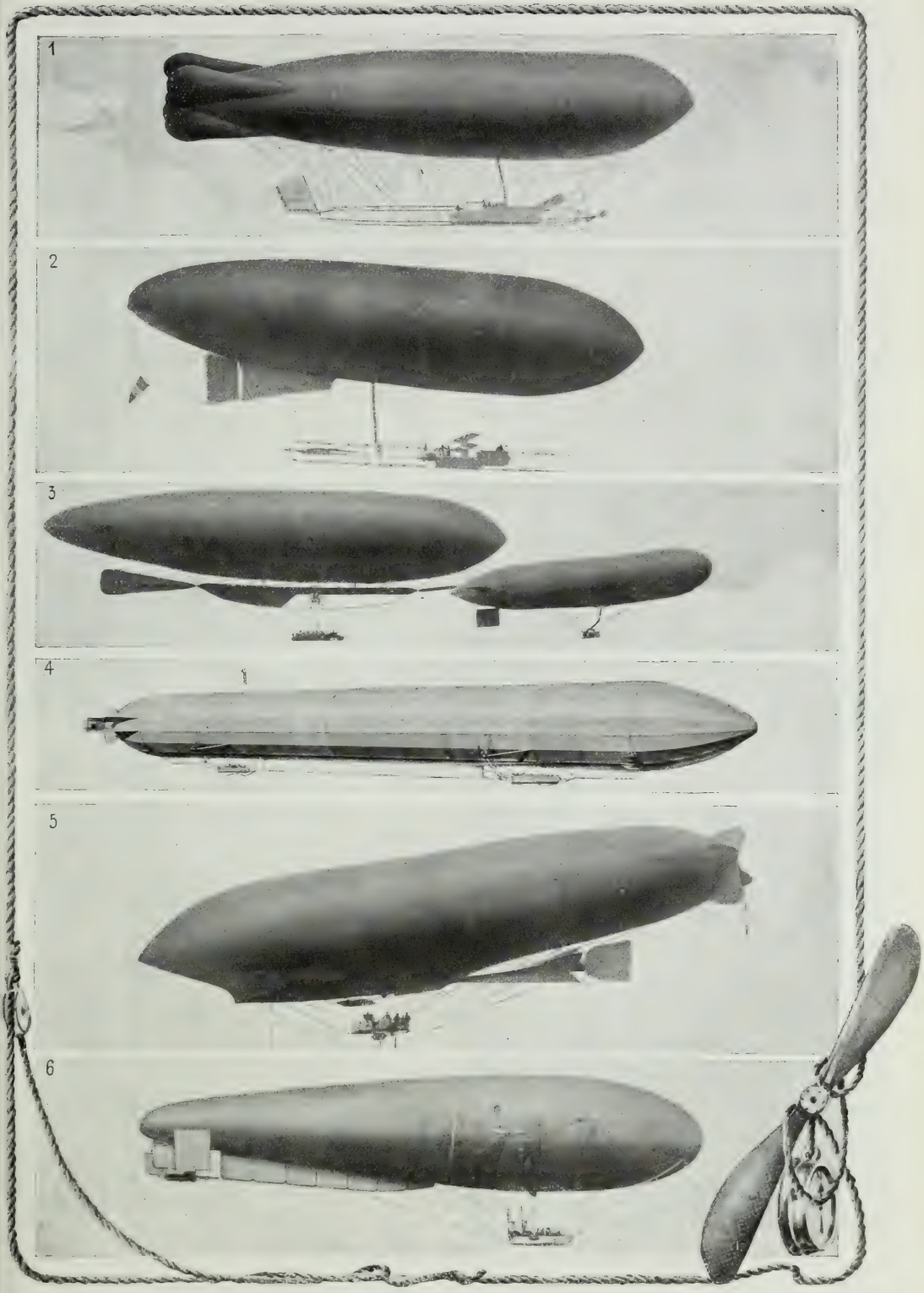
Dirigibili moderni.

(Leggenda alle illustrazioni della pagina di contro).

4. — ZEPPELIN IV: *tedesco — ideatore costruttore Zeppelin — lungo m. 135 — diametro m. 13 — cubo m. 15 000 — impennaggio con piani fissi e mobili a poppa — involucro rigido — due navicelle in alluminio riunite da una passerella — quattro eliche a quattro pale laterali due a due alle navicelle — quattro serie di piani di profondità laterali alle navicelle — due timoni di direzione all'impennaggio — due motori Daimler di 110 HP — velocità 56 chilometri.*

5. — LIBERTÉ — *francese — costruttori Lebaudy — tipo* Patrie, Republique — *lungo m. 60 — diametro m. 10,50 — cubo metri 3700 — impennaggio a poppa con piani fissi incrociati — involucro semirigido — navicella a fusoliera di m. 8 inquadrata di tela — elica a due pale di metallo a tergo — piani di profondità ad aletta laterali alla piattaforma rigida — timone di direzione alla coda — motore Panhard 70 HP — velocità 36 chilometri.*

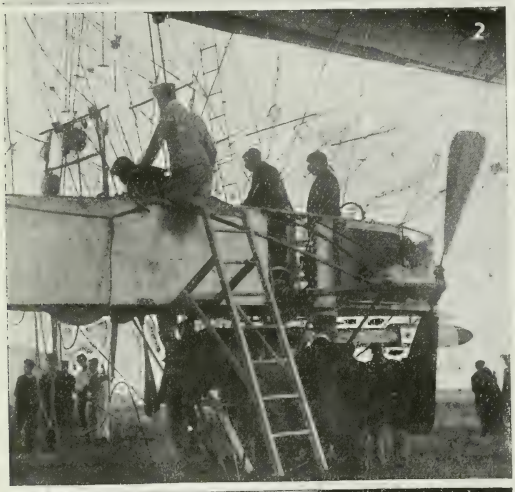
6. — 1 BIS - *italiano — ideatori Crocco e Ricaldoni — costruttore Brigata Specialisti — lungo m. 63 — diametro m. 10 — cubo m. 3500 — impennaggio a poppa coi piani mobili di profondità e di direzione — involucro semirigido a 7 compartimenti — navicella a canotto di 8 metri — due eliche a due pale di metallo di 3 metri di diametro, laterali alla poppa della navicella — motore Bagard Clement 100 HP — velocità 53 chilometri.*



I MIGLIORI DIRIGIBILI MODERNI.

1. Colonel Renard. - 2. Zodiac III. - 3. Gross II e Parseval III. - 4. Zeppelin IV. - 5. Liberté. - 6. 1 *bis*.

Nota. — Vedi alla pagina di contro le caratteristiche di tali dirigibili, e a pag. 24 e 25 la trattazione sul dirigibile *Leonardo da Vinci* di Forlanini.



I DIVERSI SISTEMI DI NAVICELLE.

1. *Navicella del* Zodiac *a lunga fusoliera adottata anche dai tipi Astra.* - 2. *Navicella del* Liberté *e* Republique *a corta fusoliera.* - 3 *Una delle due navicelle in alluminio dello* Zeppelin. - 4. *La navicella canotto dell'*1 bis *— gli strumenti di navigazione, il volante e il pilota a prua: il motore, il meccanico e il ponte delle eliche a poppa. Sul lato destro il rullo del guiderope.*

gli aeronauti e diede luogo alle soluzioni le più disparate.

Le deformazioni sono in genere causate dalle fughe di gas dalle valvole automatiche per il costante aumento della pressione interna durante il periodo ascensionale, nelle ascensioni a notevole altezza, e dalla opposta contrazione del gas nel periodo della discesa mentre gradatamente aumenta la pressione esterna.

Poichè non si può pensare ancora al rifornimento in discesa con idrogeno liquido, si è adottato in generale un pallonetto interno ad aria, (separata dal resto del gas col quale potrebbe fare miscela esplosiva), e che può, aspirando da un ventilatore l'aria nella discesa, mantenere se non la pressione, il volume, e quindi la forma, permettendo così a suo tempo il rifornimento del gas.

Ma Zeppelin risolse invece la questione dell'indeformabilità in modo affatto diverso, costruendo il suo pallone con un corpo di carcassa in alluminio sulla quale è steso un inviluppo di tela gommata: la carcassa è internamente consolidata con sezioni trasversali che ne fanno 17 compartimenti in ciascuno dei quali si trova un pallone gonfiato a idrogeno: egli così ha creato una serie di palloni rinchiusi in sezioni di un corpo esteriormente rigido nell'armatura che tutti riunisce.

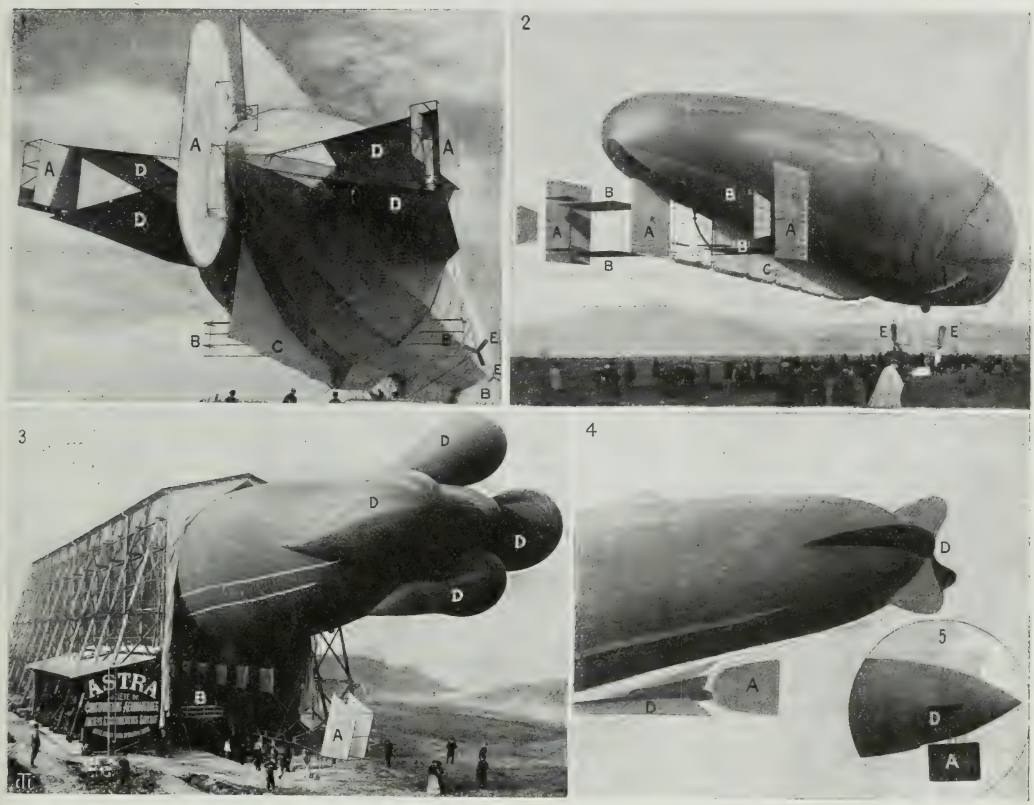
Ma senza entrare qui nel commento del grave costo di un tale sistema, del maggior peso di sovracarico, e quindi delle enormi forze ascensionali e delle conseguenti enormi dimensioni che il sistema richiede pel trasporto di poco carico utile, risultò che il sistema rigido aveva una indiscussa superiorità come indeformabilità di involucro, in confronto dei dirigibili muniti del solo pallonetto ad aria, e detti per contrapposto, a sistema flessibile: dato che il pallonetto non assicura la stabilità orizzontale, e causa e mantiene anzi in certe condizioni il beccheggio o rullio della nave. Si vennero allora dal Renard, dal Santos Dumont, e dal Kapferer negli Astra, a stabilire quelle navicelle a fusoliera lunghe circa due terzi dell'asse del pallone, che erano e sono destinate oltre che a raccogliere motori, istrumenti e naviganti, ad assicurare l'equilibrio longitudinale del pallone.

I Lebaudy dal canto loro hanno nel *Patrie*, nel *Republique*, nel *Liberté*, nel *Russie*, provveduto invece ad un telaio in piano rigido che costituisce da un lato una specie di piattaforma dell'involucro che vi raccoglie tutte le sue estremità inferiori, e dall'altra una specie di soffitto o di cielo per la piccola navicella che ad esso è sospesa in modo rigido. Tale concezione costituisce il sistema semirigido.

Nel dirigibile italiano *1 bis*, oltre al pallonetto ad aria, vi ha una trave che scorre nella parte inferiore del pallone, da poppa a prua nell'interno dell'involucro, e quindi invisibile, la quale per giunta, oltre alla originalità del collocamento, è snodata. E' questa una delle superiorità incontestabili del dirigibile italiano: la trave snodata permette la sospensione rigida della navicella, il gonfiamento del pallone in campagna indipendentemente dalle accidentalità del terreno, il gonfiamento per compartimenti, e assicura l'indeformabilità, la rigidità della sospensione, e il mantenimento dell'equilibrio anche in caso di guasto o fuga di gas da uno dei compartimenti.

I compartimenti: ecco un'altra concezione geniale e superiore dell'*1 bis*.

Parve che i compartimenti fossero privilegio del dirigibile rigido Zeppelin che alberga in ciascuna delle sue diciasette sezioni un pallone:



I DIVERSI SISTEMI DI IMPENNAGGI, DI PIANI E DI TIMONI.

1 ZEPPELIN — 2 1 BIS — 3 COLONEL RENARD — 4 LIBERTÉ (*Lebaudy*) — 5 PARSEVAL.
Leggende: A *timoni di direzione* — B *piani di profondità* — C *chiglie* — D *piani fissi o pallonetti d'impennaggio* — E *eliche.*

nei dirigibili flessibili vedemmo un colpo d'elica, che domani potrebbe essere una granata ben diretta, squarciare l'involucro del *Republique*, e causare la perdita fulminea dell'aeronave e dell'equipaggio: vedemmo una fuga di gas annegare in uno stagno il *Clement Bayard*, e atterrare l'*España* dell'Astra.

Nell'*1 bis* i 3500 metri cubi di gas sono contenuti e distribuiti in sette compartimenti che sono altrettante sezioni coniche, eccetto a prua che è semisferica e a poppa che è conica; i quali compartimenti sono costituiti ai lati dalle stesse pareti dell'involucro e alla base da diaframmi circolari perpendicolari all'asse del pallone.

I compartimenti sono muniti di coppie di tubi di gonfiamento e di valvole automatiche che li rendono indipendenti tra di loro, mentre una comunicazione regolabile ne assicura a volontà il generale equilibrio di pressione.

Sono così eliminati i pericoli del sistema flessibile pur conservandone i concetti utili, e sono mantenuti i vantaggi del sistema rigido, scartandone i gravissimi oneri.

Il sistema della trave interna può dirsi italiano: il Forlanini ne ha dotato l'involucro del suo *Leonardo da Vinci*, che testimonia nella forma ampia, e tozza il lungo amore dell'uomo per la nave e l'antica data degli studî iniziali.

Ma prettamente italiana è altresì la concezione del sistema di impennaggio alla poppa di quello timoniero per la direzione itineraria e dell'altro per la direzione verticale, cioè di ascensione e di discesa per forza dinamica.

In tutti i dirigibili questi diversi sistemi hanno sviluppo, soluzione e sedi distinte e sovente distribuite sull'intera lunghezza della nave in differenti punti.

Nell'*1 bis* essi sono tutti riuniti in un unico organismo che è una meraviglia di armonia e di potenzialità dinamica.

I *Lebaudy* hanno l'impennaggio in due piani incrociati sul vertice dell'involucro a poppa e in un prolungamento a coda di freccia del telaio rigido di sospensione della navicella, con annesso timone di direzione itineraria, sotto la carena, costituito da un piano verticale, mentre due brevi piani orizzontali ad alette ai lati del telaio sopra detto funzionano da timoni di profondità.

Gli *Astra* hanno l'impennaggio di quattro pallonetti a idrogeno laterali alla poppa, il timone di direzione itineraria costituito da due piani verticali accostati in coda alla lunga fusoliera della navicella, mentre quasi in testa ad essa si trovano i piani soprapposti dell'aspetto di aeroplano che funzionano da timone di profondità: e su questi criteri, salvo lievi varianti, sono inspirati i dispositivi del *Ville de Paris* e del *Zodiac*.

Lo *Zeppelin* ha un sistema di piani incrociati al vertice dell'elissoide a poppa e sul sistema

orizzontale di detti piani d'impennaggio uno per lato s'imperniano due timoni di direzione costituiti da due piani verticali accostati, mentre la forza dinamica delle ascensioni è data da quattro serie di quattro piani sovrapposti come multiplani cellulari laterali a ciascuna delle due navicelle, e da un peso che scorre nella passerella che congiunge le navicelle medesime.

Il *Gross*, celebre per le sue contese con lo Zeppelin, ha nel suo dirigibile semirigido dei dispositivi e dei sistemi inspirati ai Lebaudy.

Il *Parseval*, semplicista, non ha impennaggio ma un solo piano verticale di direzione itineraria e due alette stabilizzatrici laterali alla poppa dell'involucro flessibile.

Il Forlanini ha un sistema multiplano di impennaggio al vertice di poppa imperniato evidentemente sul trave rigido interno, e un secondo sistema costituito da piani incrociati sotto la carena a tergo della navicella e del timone verticale di direzione itineraria.

Nell'*1 bis* piani orizzontali di profondità e piani verticali di direzione, sono organicamente fusi in un sistema che serve anche all'impennaggio senza organi speciali a ciò destinati, e che oltre all'equilibrio perfetto longitudinale del pallone, cui concorre anche la chiglia sotto la carena, che s'attacca ai piani, permette la meravigliosa prodezza aeronautica che io vidi il 28 novembre, di compiere cinque viaggi consecutivi, cioè cinque ascensioni e altrettanti scali, senza il getto di un sacco di zavorra, o il consumo di un tubo di idrogeno, in tre ore circa di navigazione con vento fresco, sole caldo e passaggi frequenti d'ombra. E ciò è la più probante dimostrazione della enorme potenzialità dinamica dei piani, che fanno risparmiare zavorra e gas nelle manovre di innalzamento e di discesa, e di rotta, così che si comprende la grande superiorità nella capacità di tenuta dell'aria e di durata in proporzione della cubatura, che la matematica delle cifre conferisce all'*1 bis* dai risultati del viaggio Bracciano-Napoli-Roma in confronto dei viaggi dei dirigibili esteri. Il vantaggio diventa, per gli usi militari, enorme se accoppiato come è con la maggior forza di sollevamento di carico utile e con la maggiore velocità che l'1 *bis* possiede in confronto d'ogni altro dirigibile, eccetto quelli tedeschi.

La navicella, a differenza delle lunghe navicelle a fusoliera dei dirigibili *Astra, Zodiac, Clement Bayard, Colonel Renard, España*, che scorrono sotto il pallone per circa due terzi della sua lunghezza, è quì invece un vero canotto e contiene riuniti tutti gli organi di moto e di direzione e gli istrumenti di controllo a portata d'occhio e di mano del pilota: più organica di quella del *Parseval*, del *Gross*, e dei *Lebaudy* e delle due dello *Zeppelin*, che per le dimensioni e la riunione degli organi le rassomigliano; più pratica di tutte per gli atterramenti e per le discese in acqua.

* * *

La sospensione rigida della navicella alla trave snodata assicura l'integrità di equilibrio e la forma voluminosa e tondeggiante a prua e affusolata a poppa con l'attacco delle funi riunito a prua, orientano il dirigibile automaticamente secondo il vento facilitandone grandemente l'ormeggio in campagna al sicuro da folate di fianco che causarono i disastri allo *Zeppelin* e al *Patrie*.

La disposizione delle eliche, il loro attacco a ponte in *V* demoltiplicato dall'albero del motore, e la regolabilità del loro passo per aumentare e diminuire il rendimento e quindi la velocità, costituiscono altrettante concezioni geniali e ne rendono il funzionamento adattabile alla volontà del pilota così come il motore: ciò che non si è ottenuto mai finora nè colle eliche integrali degli *Astra, Clement Bayard* e *Zodiac*, nè in quelle a pale di metallo dei *Lebaudy*, del *Parseval* e dello *Zeppelin*.

* * *

Nella navicella bianca che di fuori pare un guscio incapace, tant'è l'illusione delle sproporzioni, di dentro si sta in sette comodi, e il motore occupa più che un terzo dello spazio. Il pilota innanzi a prua difeso dalla coverta che viene dal rostro, il meccanico al motore, il volere e il potere, l'intelligenza e la forza, l'un dall'altro disgiunti di un metro, il resto più non importa come si dispongano i passeggeri; se ai fianchi o al centro, o che si aggrappino alle spranghe dei parapetti, o che si sporgano da questi, o che si concentrino nel mezzo, o che si muovan di frequente nel breve spazio di legno sospeso al navigante nell'infinito spazio del cielo.

Nulla più quì delle necessità che nei dirigibili come *Colonel Renard, Russie, España, Zodiac*, riducono i passeggeri strumenti di equilibrio.

Nulla più quì dell'intricato sartiame d'acciaio che fa del salire, dello scendere, del muoversi in una navicella, del sedersi in aeroplano, un acrobatismo forzato per quanto dai molti agognato anche se temuto.

Della manovra di partenza chi se n'accorge?

Quando ebbi la grande ventura di un invito a un viaggio io me ne stavo guardando e ragionando: mi sono accorto che non si attendeva che me e forse non mi si attendeva: aggrapparsi a una sartia, un piede sopra un rampone sporgente dalla chiglia, l'altro su l'orlo di questa, un breve salto sul fondo, un sorriso ai pochi amici, un breve giro di manovella, una fumata d'olio a poppa, un vellutato ronzar di eliche, che non è lo strepito delle *Zeppelin*, non il clangore delle *Wright*, non il lamento delle integrali dell'*Astra*; non una prova, non concitati comandi, non ripetuti assaggi, non scenografici saluti; a un cenno... gli uomini giù son già piccoli, e il mostro ha già il muso nel vento e naviga, con un fresco fruscìo delle brevi pinne ai fianchi, col gagliardo sbatter dei drappi, col fluttuar delle sartie lasciate e raccolte in una inclinazione, col trepidare lieve delle sospensioni della navicella che non ha, essa, un sussulto, e col dolce vorticar delle eliche che sono nel moto tremuli dischi d'argento che lasciano indietro il crepitare del motore.

Ciò che prima colpisce chi naviga col dirigibile italiano non è il sollevamento, il movimento col quale si scala l'altezza nel cielo, ma quello col quale si eliminano le distanze: non è l'ascensione, è il viaggio; non è il salire, è il navigare; non è l'illusione della immobilità propria e della fuga della terra, è la realtà del moto proprio e dell'immobilità altrui; non l'aerostatica, ma l'aeronautica.

E ciò dipende dalla velocità considerevole propria del pallone.

Un'altra grata e tranquilla impressione: la dolce stabilità della navicella: essa non ha quella trepidazione continua che è come una dolorosa espansione del motore alle sue nervature, caratteristica nelle lunghe navicelle francesi.

Quando, alti circa duecento metri siamo passati dalla verde riva all'acqua del lago, mi attendevo di vedere la spuma balzante alla prora, la scia gorgogliare a poppa. Solo il grosso pesce

cupo che volteggia giù basso inseparabile e pur così distinto nella corsa della nave nel sole, avverte che noi navighiamo nell'aria, alti di tanto di quanto è piccolo il pesce, l'ombra del dirigibile.

Rullio? Vertigini? Malessere? Nulla.

E' ben più grave cosa la nausea dell'affacciarsi ad una bassa balaustra del Duomo o di Superga o dell'Antonelliana, e del sedere all'indietro negli elettrici varesini o nelle nuove carrozze ferroviarie di stagione invernale quando tutto odora, il chiuso, il vapore, il *linoleum*, l'olio, il grasso, la polvere, il fumo, il mal digerito che sono un poco in terra l'odore del mal di mare.

dienti al pensiero più che all'azione impercettibile di un uomo, quel lento muovere che permette, con elementi volgari di economia di gaz e di zavorra, di raggiungere grandi distanze, di realizzare il grande sogno del volo e... oltre chi sa?

Perchè un deputato che si è reso forse celebre per una sua impressione tramviaria del dirigibile, che è la tranquilla anche se volgare impressione della cosa sicura e comune, se non ha sentito la ebbrezza impensata del volo, non quella vertiginosa dell'altezza, non quella un po' sgomenta del vuoto, non quella un po' ignara e umiliante dell'ignoranza davanti al prodigio, non ha pur sentito e doveva il magnifico dominio

San Pietro e il Vaticano fotografati dall' I bis.

Il fremito del vento se il dirigibile voltando mostra il fianco, il ripido inclinarsi in basso nelle svolte o nella manovra di discesa, alcune impressioni di deriva, sono certo più notevoli da terra, che dalla nave, benchè nessuno dei moti di questa sfugga al navigante.

Ah! l'armonia di quel sistema di piani elastici verticali e orizzontali alla coda, come è mirabile vista nello spazio! Come è organica quella fusione di mezzi per dirigersi, per innalzarsi, per abbassarsi, che danno alla navigazione dell'I *bis* una così grande scioltezza e docilità di movimenti!

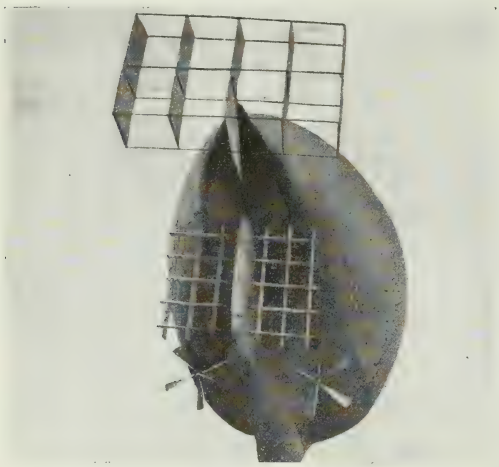
Perchè il motore è organo indispensabile ma secondario nell'essenza della nave, e i vantaggi delle doppie eliche demoltiplicate e di passo regolabile, dei compartimenti, dell'ormeggio, si ragionano da terra; ma quel semplice ma geniale muovere intorno a un punto in alto o in basso, a destra o a sinistra di poca tela tesa su brevi aste incastellate ha, in aria, del sovrumano: quel lento muovere nello spazio di piani obbe-

di questa macchina sorta da carta, disegni, numeri e abbozzi così migliore delle altre, vittoriosa dell'elemento più sconfinato, più affascinante, più misterioso, nella sua lucida chiarità: non ha sentito il valore dell'affermazione del genio nostro, cioè fatto nostro da figli della patria che dei destini di questa son più devoti vigili; non ha sentito la grande forza morale dell'ordegno moltiplicato non come insidia ma come vendetta a Venezia, a Verona non ha sentito, lui deputato ed i colleghi suoi, la maturità di un Ministero dell'Aria, come ne è uno della Marina, che prepari alle flotte aeree del domani gli ordinamenti solleciti della conquista magnifica col nome e col valore dell'Italia... non ha sentito diffondersi in tutta l'anima e confortarla la grande fiducia delle alate risorse del genio latino che nell'ingegnosa *paupertas* della nostra razza han lasciato e Archimede e Leonardo.

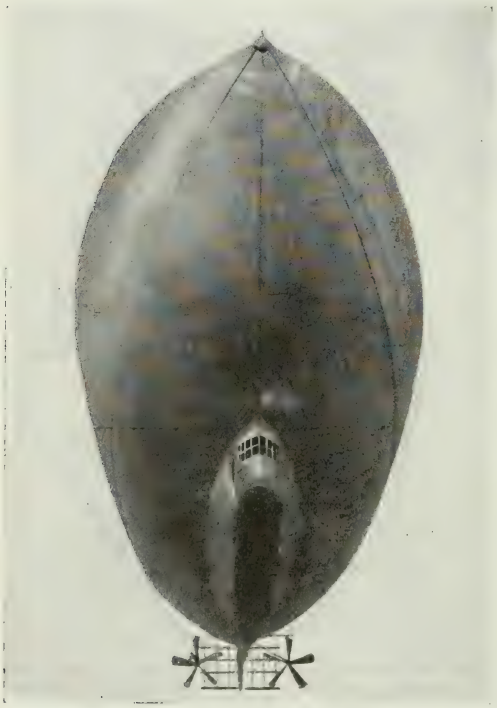
ARTURO MERCANTI.

Il dirigibile "Leonardo da Vinci"

descritto dal suo inventore



Il «Leonardo» fotografato da poppa.
Sono distintamente visibili la navicella, le eliche laterali ed i due sistemi di piani stabilizzatori d'impennaggio e di direzione.



Il dirigibile visto da prua.

Mi si chiedono due righe, pei lettori della *Rivista del Touring*, a proposito del dirigibile di Crescenzago, e io comincierò col dare due righe che ho pubblicato sul giornale *Il Politecnico* 32 anni fa, e che sembrano scritte proprio a proposito dell'allora futuro remoto dirigibile di Crescenzago.

« Tra gli esperimenti più concludenti che siano stati fatti finora, devono certamente annoverarsi quelli fatti da Dupuy de Lôme nel 1872. Questo illustre scienziato, a cui tanto è debitrice la marineria francese, fece costrurre nel detto anno un pallone fusiforme capace di sollevare 14 persone, di cui otto erano destinate alla manovra di un elice propulsore del diametro di 9 metri. Leggendo il rapporto che Dupuy de Lôme ha pubblicato sugli esperimenti fatti, l'attenzione si ferma facilmente sui calcoli ch'egli fece per determinare preventivamente quale dovesse essere la resistenza totale opposta dall'aria al moto dell'aerostato, per una data velocità. Una tale resistenza è il risultato della somma di parecchie resistenze parziali, e cioè di quella opposta dal corpo del pallone propriamente detto, di quella dovuta alla rete che inviluppa il pallone e ai diversi cordami destinati a sostenere la navicella e a darle una posizione invariabile rispetto al pallone, e finalmente della resistenza dovuta alla navicella e alle parti dei corpi degli uomini portati dalla navicella che non sono mascherate dai fianchi di essa.

Ora, cosa che a tutta prima non si crederebbe, la porzione di resistenza dovuta al corpo del pallone propriamente detto è solo poco più di un terzo della resistenza totale, risultando gli altri due terzi come dovuti alle altre cause di resistenza poc'anzi accennate. In presenza di un simile calcolo si affaccia spontanea la domanda, se non sarebbe possibile di togliere completamente queste altre cause di resistenza, col portare tutto quanto, navicella, motori, trasmissioni, ecc., nel corpo del pallone, in modo che rimanesse a vincersi solamente la resistenza del pallone propriamente detto e senza rete ».

Da queste righe, così antiche, si vede come l'origine del dirigibile di Crescenzago sia stata appunto quella mia vecchia idea di ridurre al minimo la resistenza al movimento del dirigibile, principalmente coll'incorporare la navicella col pallone, in modo che l'insieme rassomigli ad un pesce.

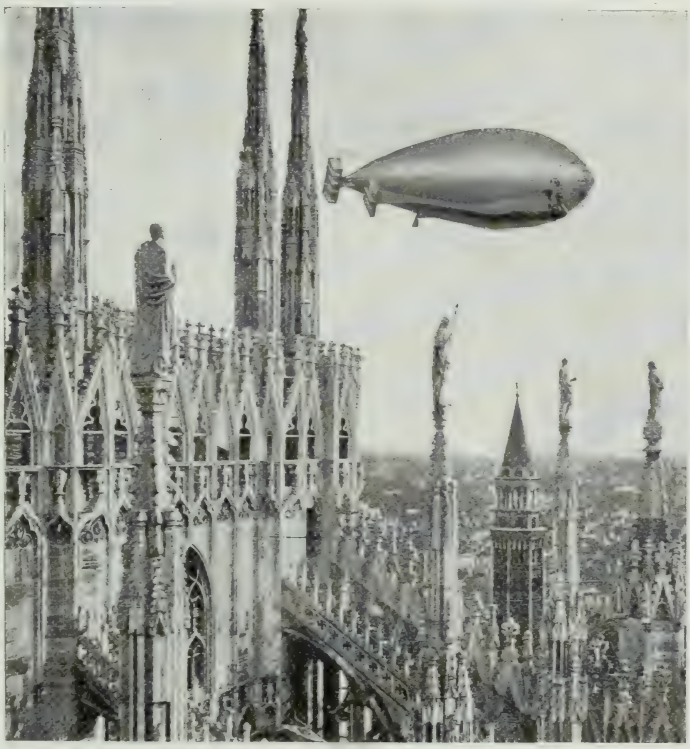
Il dirigibile di Crescenzago sarebbe stato fatto assai prima se io avessi avuto i mezzi necessarî. La sua costruzione fu decisa nel luglio 1900 e fu cominciata nel 1901 colla validissima cooperazione del mio amico capitano Cesare Dal Fabbro. Io speravo allora che saremmo riusciti a finire i lavori in un paio di anni, nel qual caso il dirigibile di Crescenzago sarebbe uscito prima del Zeppelin e del Lebaudy. Non è il caso di tediare i lettori della *Rivista* coll'esporre qui le circostanze e le vicissitudini che quadruplica-

rono il tempo preventivato per la costruzione, circostanze che, almeno in parte, il lettore può immaginare e delle quali fu fatto qualche accenno in recenti articoli di giornali.

Voglio solo rilevare che il dirigibile di Crescenzago è stato impostato ben nove anni fa e che dopo la sua impostazione non è più stato possibile di introdurre nella sua costruzione progressi realizzati in questi ultimi 9 anni di pratica aeronautica. — Conseguentemente esso non pretende di competere, in questa sua prima edizione, con altri dirigibili impostati di recente. Tuttavia, il dirigibile di Crescenzago, anche arrivato tardi, è pure arrivato in tempo a conquistare un *record* molto importante che nessun altro dirigibile, anche di progetto recente, potrebbe pel momento contrastargli. — Esso detiene cioè il *record* della minima resistenza.

NAVICELLA E CABINA DEL DIRIGIBILE.

L'illustre colonnello Renard, tanto benemerito della scienza aeronautica e costruttore del famoso dirigibile *La France* (1884), aveva accertato con misure dirette che la resistenza al movimento di quel dirigibile poteva ritenersi di grammi 21, 5 per ogni metro quadrato della sezione maestra del dirigibile e per la velocità di un metro al minuto secondo. Nei dirigibili costruiti successivamente, una tale resistenza venne sensibilmente diminuita, eccetto forse nei Zeppelin, a causa della loro grande lunghezza: però nei Lebaudy e anche nel nostro dirigibile militare 1 *bis* una tale resistenza non è inferiore ai 10 grammi per metro quadrato di sezione maestra (sempre colla velocità di un metro al secondo).



IL VOLO DEL « LEONARDO » INTORNO AL DUOMO DI MILANO.

Invece nel dirigibile di Crescenzago, tale resistenza è ridotta a soli grammi 3 e mezzo circa per metro quadrato di sezione maestra. E' vero che se esso fosse alquanto più lungo rispetto al diametro, come si verifica per la maggior parte dei dirigibili di recente impostazione, tale resistenza aumenterebbe alquanto e arriverebbe verosimilmente ai 5 grammi; ma anche questo valore è sempre assai basso in confronto degli altri accennati. — E non è chi non veda l'importanza di un tale risultato quando si consideri che la forza in cavalli e quindi il consumo di combustibile occorrente per ottenere una data velocità, dipende direttamente dalla resistenza da vincere per ottenere quella velocità. Se la resistenza è la metà, diventa metà anche il consumo di combustibile e diventa doppio quindi il raggio di azione del dirigibile.

Mi lusingo quindi che il dirigibile di Crescenzago, anche se di vecchia impostazione (1), sia nondimeno arrivato in tempo a segnare un progresso non piccolo nella costruzione dei dirigibili ed abbia così bene corrisposto all'idea da cui ebbe origine.

E' il caso però che io aggiunga che si trattava di una idea ben semplice e credo anche già emessa da altri e che l'avere una idea è proprio un niente in confronto di quello che occorre per attuarla: ora, per quanto concerne l'attuazione, devo dichiarare che senza la cooperazione del mio amico Dal Fabbro, essa sarebbe quasi certamente rimasta un pio desiderio e nulla più; devo quindi a lui, non meno che a me stesso, se ho potuto raggiungere l'ambita soddisfazione di vedere realizzata quella mia idea giovanile.

Ing. E. FORLANINI.

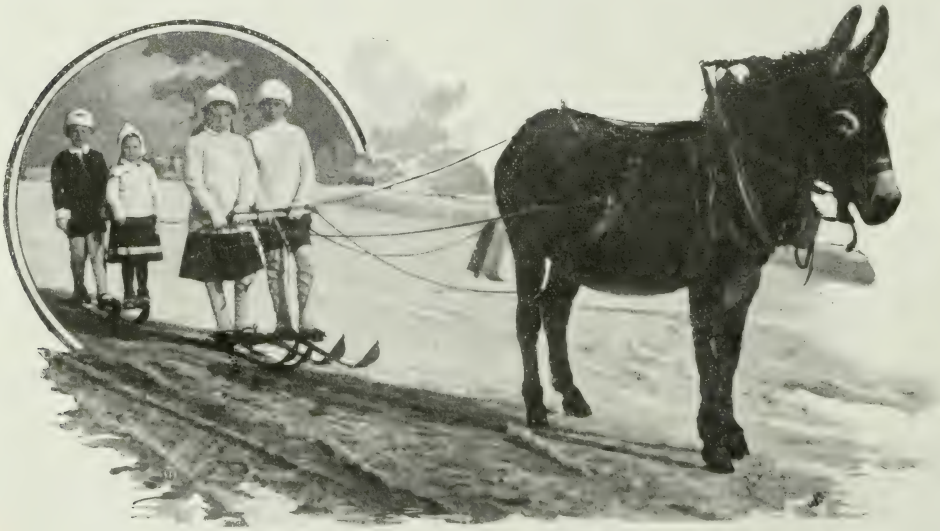
(1) Infatti la forma piuttosto tozza che il Forlanini ha dato al suo pallone ricorda vagamente quella dei primi aerostati a cui si tentò di sposare la forza motrice del vapore. Il dirigibile Giffard, costruito nel 1852, il "Dupuy de Lôme" apparso nel 1870 ed il "Tissandier" provato nel 1883, avevano qualche analogia — puramente estetica, beninteso — col "Leonardo". Solo la struttura di essi era simmetrica, al contrario dell'odierno dirigibile Forlanini che appare più appuntito a poppa di quel che non lo sia a prua. *N. d. R.*

Ciò che sembrava paradossale, assurdo, impossibile, è oggi una realtà bella, amata, e praticata. La montagna d'inverno, sepolta sotto la spessa coltre di neve, è diventata un elemento d'attrazione umana. Ancora dieci anni fa si pensava in Italia, con sbigottimento, alle valli bianche di neve, alle vette candide di ghiaccio contro il cielo d'un azzurro crudele, alla montagna fuggita dai lupi e battuta dalle valanghe. Oggi si risale a Natale il corso delle valli, il dorso bianco delle montagne, e si gioisce con aperto cuore di ciò che formava il terrore antico dell'Alpe: la sua veste invernale.

EQUIPAGGIAMENTO DEGLI ALPINI ITALIANI SKIATORI. (*Fot. Brocherel*).

Perchè fosse possibile il compimento di una rivoluzione così profonda del costume sportivo, doveva sorgere o almeno giungere fino a noi uno strumento tecnico nuovo, che fosse alla neve ciò che è la ruota alla strada, il remo all'acqua, l'elica all'aria. Nella neve fresca, alta un metro, l'uomo medio, del peso di 65 chilogrammi, affonda fino al ginocchio: cammina cioè con difficoltà, e sale con fatica aspra, e con lentezza esasperante. Cioè tutti gli elementi negativi dello *sport* hanno il loro giusto massimo.

Occorreva uno strumento, che impedisse di affondare nella neve, e concedesse al corpo umano affidato alla superficie bianca, la divina dote della rapidità. Questo strumento esisteva da secoli. L'avevano inventato i Lapponi sui loro immensi nevai deserti, nelle crepuscolari giornate invernali; l'avevano elaborato e perfezionato nelle fumee oleose delle loro capanne di pelle, presso l'alito dolce delle renne. Erano due aste sottili di legno elastico, ricurve in punta come i calzari orientali, legate nel mezzo alla suola della scarpa per un sottile sistema di funicelle, che facevano dell'asta un allungamento del piede, e però la-



SKIATORI IN ERBA AI PRIMI ELEMENTI. (*Fot. Brocherel*).

sciavano al piede una gran libertà di movimenti. Eran gli *ski*.

Per secoli gli uomini del Nord avevano usato nel precoce autunno, nel lungo inverno, nella tarda primavera gli *ski*, non per divertirsi, ma per lavorare e vivere, per uscire sui candidi deserti ad uccidere la preda e recidere nelle selve i tronchi d'abete necessarî ai fuochi delle capanne: come gli uomini delle isole avevano usato l'imbarcazione per prendere al mare il loro cibo. La florida Italia coronata di rupi non sapeva.

La prima volta che un latino vide quello strano paio di liste lunghe e parallele saldate a due suole e premute contro la neve, certo sorrise: sorrise di misericordia e di incredulità! E la nostra bella cintura di montagne rimaneva inviolata per i lunghi mesi invernali. L'ospizio e i cani del Gran San Bernardo e i cadaveri mummificati dal vento del Vélan nella piccola *morgue* sinistra, erano tutti gli elementi della nostra visione delle Alpi in relazione all'uomo, fra gli equinozi d'autunno e di primavera.

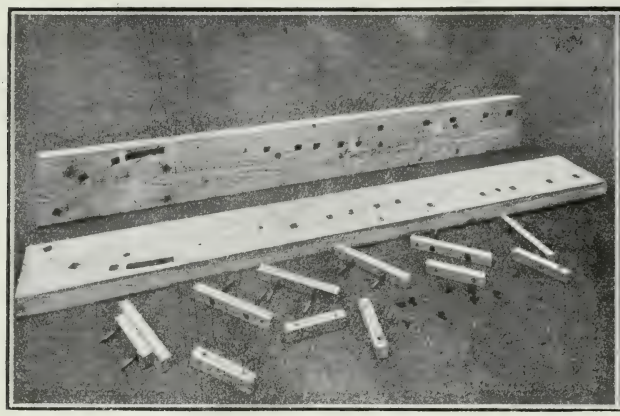
Una compagnia di alpini italiani skiatori. - Il movimento simultaneo di *dietro-front*. (*Fot. Brocherel*).

La marcia con gli ski.
Disposizione dell'attacco.
(*Fot. Brocherel*).

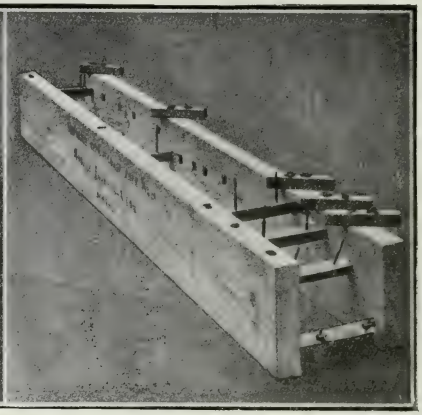
Attacco sistema Huitfeld.
Alzata la leva, la scarpa rimane svincolata.
(*Fot. Brocherel*).

I tre tempi del movimento di *dietro-front*. (*Fot. Brocherel*).

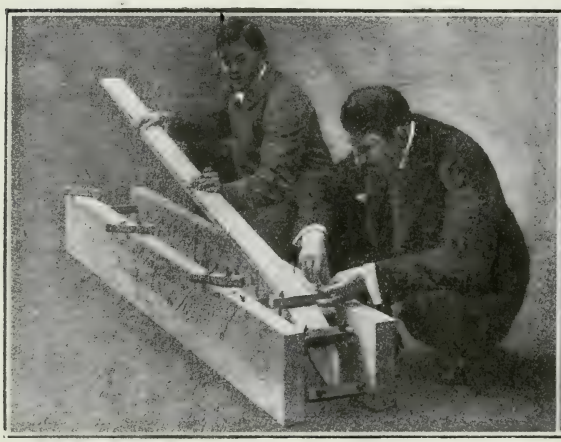
APPARECCHIO PER LA COSTRUZIONE DEGLI SKI, TIPO T. C. F.



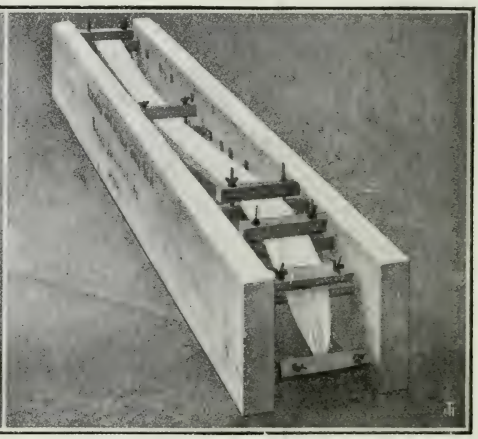
L'APPARECCHIO PER DARE FORMA AGLI SKI, SMONTATO.



MEDESIMO APPARECCHIO MONTATO E PRONTO PER RICEVERE L'ASTA.



LA COLLOCAZIONE DELL'ASTA. - L'ASTA TAGLIATA PROFILATA ED INUMIDITA È POSTA NELLA FORMA ED IVI MANTENUTA PER MEZZO DI APPOSITE SBARRETTE TRASVERSALI.



LO SKY IN FORMA. - L'ASTA RIMANE COSÌ PER TRE O QUATTRO GIORNI ENTRO LA FORMA.

UNA SLITTA IMPROVVISATA PER MEZZO DI SKI E DI RACCHETTE. (*Fot. Brocherel*).

Ma un uomo del Nord, venuto a vivere sotto il nostro limpido cielo, un giorno ebbe nostalgia delle nevi: e si fece mandare dal suo paese un paio di *ski*, e andò sulle prime propaggini nevate delle Alpi, e le battè in costa in tutti i sensi. Aveva un biondo figlio adolescente: diede anche a lui un paio di *ski* piccoletti, se lo mise al fianco, e lo addestrò nell'arte. Alcuni amici videro e si innamorarono del nuovo giuoco. Furono fatti venire altri *ski*: l'uomo del Nord insegnò anche a coloro il modo di usarli. E gli *ski* fecero così il loro ingresso in Italia.

Chi li introdusse si chiamava Kind: adorava la montagna, e la montagna lo uccise, tre anni fa, sul Bernina. Il figlio allora adolescente è

LO SKIATORE FRENA LA SUA DISCESA SCARTANDO LE PUNTE DEGLI SKI. (*Fot. Wehrli*).

UNA PICCOLA SKIATRICE INGLESE.

oggi nel pieno fiore della vita: gli skiatori torinesi l'hanno voluto presidente della loro Società.

Da quando il povero ingegnere Kind trapiantò in Italia gli *ski*, la fisonomia invernale delle nostre montagne è mutata completamente. E' finito il sortilegio che teneva lontana dall'Alpe la gente delle città durante l'inverno. Ora, quando lo Ski-Club di Torino bandisce le sue gare a Bardonecchia, a Oulx, o a Limone, non solo i cento soci del Club lasciano Torino, e si portano, sui lunghi regoli elastici, nel grembo bianco della montagna, al luogo del convegno, ma tutta la gioventù elegante della città va con loro a vedere i cimenti, treni speciali sono organizzati, interi paesi montani son presi d'assalto, e per tre, quattro giorni la solitudine solenne delle alte valli è preda dell'invasione cittadinesca.

SLANCIO DI TELEMARK.

(*Fot. Wehrli*).

Non tutti skiano, oh no! Ma che importa? Intorno ai venti o trenta abili a tentare il grande audace salto lungo la pista vertiginosa, s'accompagnano alla montagna i mille che mai si sarebbero mossi dalle mura grigie della città. La montagna è così vista in un suo momento meraviglioso da folle intere ed è sentita profondamente e intensamente amata, perchè mai la montagna è così limpida e bella. Ciò che parve sempre un tramite di malattie — il freddo — diventa un elemento di gioia e di salute, uno stimolo al movimento, un incitamento alla ebbrezza della corsa veemente sul dorso inclinato del monte. Per tre, quattro giorni la plumbea realtà della vita quotidiana si dissolve, si allontana a distanze incommensurabili in fondo alla memoria e alla coscienza, e non resta a fior dell'anima, presente e viva, che la gioia indicibile di essere sani e forti, e di vivere ore di delizia al conspetto della natura nel suo aspetto più intenso di verginità e di elevazione.

Gli *ski*, intendiamoci, hanno il loro punto di perfezione collocato molto alto e molto lontano. Ci vuole una costituzione fisica e psicologica di purissimo acciaio, per dominare lo *ski*.

SLANCIO DI TELEMARK. (*Fot. Wehrli*).

SKIKJÖRING (ESERCIZIO DI SKI PER MEZZO DEL CAVALLO). (*Fot. Wehrli*).

E' necessaria una musculatura solidissima ed elastica; un animo freddo, vigile, risoluto; un occhio acuto, e l'intelligenza istintiva della difficoltà impreveduta, e del modo subitaneo con cui signoreggiarla. E tutto questo non basta. E' necessario ancora un lungo *trainage*, che deve cominciare dall' infanzia, perchè sia possibile raccoglierne tutti i frutti. I Norvegesi, i Lapponi, attaccano ai piedi dei figli gli *ski*, quando quelli son fanciulli. Solo così il dominio dello strumento diventa connaturato ed istintivo, come l'uso della mano libera e del piede calzato dalla sola scarpa. In ogni caso, sono indispensabili una pazienza ostinata, ed anni ed anni di esercizio proficuo, per raggiungere l'eccellenza dell'arte, per impadronirsi di quelle due o tre possibilità caratteristiche e massime dello *ski*, come lo slancio di Telemark e il grande salto di pista. L'ingegnere Paolo Kind mi diceva che, fra le parecchie centinaia di skiatori che ormai conta l'Italia, non ve n'ha più che tre o quattro capaci di eseguire a fondo quelle bravure.

Certo, lo slancio di Telemark è una cosa indimenticabile. Chi ha visto una volta un grande skiatore venire a volo furibondo per una china precipite, con la testa curva sulla voragine, quasi che il vuoto l'attirasse magneticamente nel suo grembo, e poi improvvisamente, quando la velocità è più folle, voltarsi, scagliare gli *ski* di traverso, e arrestarsi in un secondo sull'orlo di un pericolo mortale, o davanti al candore uguale, per la pura gioia della fermata capricciosa e veemente, non dimentica più lo spettacolo stupendo.

E il grande salto di pista è cosa ancora più elettrizzante. Quando il campione norvegese Smith, sulla pista di Oulx, compì il suo salto prodigioso di 43 metri, la moltitudine che guardava dal di sotto, con il respiro sospeso e l'anima abbandonata alla contemplazione, ebbe la divina impressione che quell'esile creatura nera sul biancore della montagna e sull'azzurro intenso del cielo si fosse liberata dalla servitù del peso, dalle leggi ferrate della gravità, e si librasse in un vero volo crescente per l'aria cristallina. E quand'egli cadde in piedi, quasi a mezzo ettometro sotto il trampolino, sollevando un turbine di polvere, e riprendendo la corsa frenetica per la china scoscesa, non vi fu delusione, ma l'ammirazione raddoppiò. Perchè ciò che pareva magico in quell'abbozzo di volo risultò nettamente effetto meditato di volontà, conseguenza armonica di un mirabile complesso di sforzi muscolari e cerebrali, vittoria magnifica dell'uomo limitato e debole sulle forze naturali immense e onnipossenti, come la fuga di Latham sulle ali della tempesta.

Ma, se anche non si raggiungono le alte perfezioni dello slancio di Telemark e del salto di Smith, non bisogna rinunciare agli *ski*. Degli *ski* si può gioire profondamente, anche al di quà di queste meraviglie. Essi ci portano d'inverno alti sulla montagna, dove da soli non arriveremmo mai, e quando l'Alpe è d'una bellezza sovrumana. Essi ci spalancano, anche se dominati con scarsa destrezza e poca forza, le porte di un candido mondo prodigioso, che altrimenti ci sarebbe indeprecabilmente inibito. Essi annodano un vincolo che non era esistito mai fra la Natura e l'Uomo.

GIUSEPPE BEVIONE.

Appena in tempo per la RIVISTA, ci viene dato notizia che il Senato nella seduta del 29 Dicembre, ha parimenti approvato il progetto di legge sulla tassa dei velocipedi e veicoli semoventi. Ora la tanto auspicata riforma è legge; i velocipedi col 1910 saranno soggetti alla tassa di L. 6. — La vittoria del Touring è completa.

(A proposito della creazione di un "figurino" nazionale).

La moda...

I malinconici cerberi del purismo cruscante non facciano le boccaccie. Il vocabolo è di lega francese, nessuno lo mette in dubbio — ma dal tempo ormai lontano in cui cominciò ad essere in corso tra noi, tutti lo spendono. Ragione questa più che sufficiente e necessaria perchè io debba accettarne il valore di circolazione ed usarlo senza tanti scrupoli.

Chè se mi venisse la fantasia di sostituirvi un termine di schietto metallo italiano — ad esempio la parola *costume* — non tutti gli italiani potrebbero forse intendere senza pericolo d'equivoci. Mi sia lecito infatti osservare che le epoche più tirannicamente signoreggiate dalla moda, furon proprio quelle che videro la massima libertà... dei costumi.

La moda (chiudo la parentesi), non ostante la reputazione di frivolezza che s'è andata creando, ha sempre avuto ed ha tuttora una grandissima importanza sia dal punto di vista etnico che da quello geografico e storico.

Se le abitazioni ed i monumenti offrono allo sguardo nelle linee rigide e durature della pietra e del marmo un'idea generica dello sviluppo civile ed artistico d'un determinata epoca — il mutevole orientamento della moda nel vestire segue da vicino e rispecchia con fedeltà, oltre all'indole d'una razza caratteristicamente improntata dal clima e dall'estetica della regione in cui vive, anche la vicenda varia de' suoi casi, de' suoi gusti e delle sue abitudini.

ROMA. - MUSEO CAPITOLINO—AGRIPPINA (SCULTURA LATINA). (Fot. Alinari).

«Dimmi come vesti e ti dirò chi sei». E' questo un aforisma che si potrebbe applicare ai popoli con maggior giustezza di quanto venga applicato all'individuo l'adagio più popolare che sentenzia «l'abito non fa il monaco».

Considerata sulla base di severi criteri storici, non v'ha nulla di meno arbitrario della moda, la quale tuttavia passò in proverbio come sinonimo di capriccio.

Ed infatti, i popoli e le regioni che hanno od ebbero una moda, offrono testimonianza d'una forte personalità presente o passata; quelli invece i quali non sanno far altro che prendere a prestito i *figurini* dagli stranieri, manifestano palesemente la povertà della loro fanfasia e la passività imitatrice del loro spirito.

COSTUME FEMMINILE ITALIANO DEL I SECOLO DELL' ERA CRISTIANA.

IDEM, II E III SECOLO.

IDEM, IV SECOLO.

Non per nulla in italiano « moda » ha anche assunto il significato di scimmiottamento.

Meno male che in questi giorni si parla con molta insistenza (e ne è già partita l'iniziativa) di instituire, o piuttosto di restaurare, una indipendente e genuina moda italiana.

A parte le ragioni — del resto tutt'altro che trascurabili — del movente economico, l'appello lanciato e le pratiche condotte da un'accolta volonterosa di valentuomini e di gentili donne italiane in favore di una moda nazionale, derivano evidentemente da un lodevole impulso di dignità collettiva, da un bisogno intenso di sottrarci ad un vassallaggio che, per quanto leggiadro, non è per ciò meno mortificante, al pari di ogni servitù. Rampollano da un imperativo prepotente di sincerità, che ci spinge a ricercare noi stessi nei *nostri* abbigliamenti e che ci consiglierebbe a gettare da noi le fogge d'oltralpe e d'oltre mare accettate finora per la pigrizia o per timore di sfigurare, come si getta una maschera od un travestimento.

Non a torto si vuol ricordare che noi italiani ebbimo in altri tempi una moda la quale era l'espressione ed il complemento della nostra individualissima fisonomia fisica e morale e che due volte questa moda imponemmo al mondo ossequente ed ammirato. La prima, durante l'evo romano con la suggestione ferrea della conquista e la seconda nel periodo sfolgorante della Rinascita mediante gli allettamenti suasivi della Bellezza.

Nè certo potrà mancare ai neofiti di questo patriottismo d'eleganza la pura sorgente delle ispirazioni.

Il tesoro delle nostre opere d'arte presenta ai ricercatori una miniera inesauribile di concetti e di forme svariate e nobilissime tutte: i costumi singolari, pittoreschi ed armoniosi che formano uno dei lati più interessanti del nostro *folklore* regionale, queste fogge tradizionali, serbatesi immuni da ogni inquinamento e sopravissute tenacemente alla sommersione del grigio ed uniforme convenzionalismo, sono ben già dei frammenti della futura moda italiana, se ci ripetono la loro antica origine progressivamente ed inconsciamente trasformata traverso il rinnovarsi del sentimento e delle condizioni popolari.

Non è infatti col costume delle Ciociare che i pittori, per lo più personificano nelle loro allegorie la Nazione nostra? E' vero che non mancano delle significazioni più eroicamente decorative; ma si può dire che in questi tempi di realismo, tali simboli siano ormai relegati nelle accademie dei dilettanti di araldica.

Copiosa materia di considerazioni, di raffronti, di analisi retrospettive, di ricostruzioni interessantissime mi appresterebbe l'argomento delle fogge regionali italiane, se non fosse proposito del Touring di trattarne con l'adeguata diffusione e con maggiore agio di inchieste in una serie di rassegne mensili — una per ogni regione — che potrebbesi intitolare « i costumi femminili nelle provincie italiane ».

* * *

Quando si parla della moda, s'intende per lo più — senza che vi sia necessità di specificarlo — di moda muliebre. Poichè si pensa che la preoccupazione ossessionante dell'abbigliamento e la volubilità effimera degli editti e delle costituzioni di codesto impero siano caratteristiche non equivoche ed esclusive del sesso debole.

Niente di più falso.

Dovettero passare dei secoli assai prima che la donna, uscita dalle mura domestiche potesse attuare la propria autonomia almeno nell'arte che maggiormente si confà alla propria natura e funzione: quella di rendersi bella e di piacere.

Il regno della donna nel campo della moda conta pochi secoli di vita ed il primato femminile può dirsi che s'inizi realmente dalla Rivoluzione francese, la quale segnò da un lato l'inizio di un austero praticismo nei costumi virili (vedano quanto sono nell'errore i catoni *laudatores*

COSTUME DEL SECOLO V E VI

LONGOBARDA DEL TEMPO DI ALBOINO.

COSTUME REGALE AL TEMPO DI CARLOMAGNO.

temporis acti) e dall'altro, con l'introduzione delle manifatture industriali e la conseguente economia realizzata negli oggetti d'abbigliamento, rese possibile al sesso femminino, rimasto arbitro dell'eleganza indumentale, di variare i suoi abiti secondo il vertiginoso succedersi dei dettami imposti dalla moda.

Questa premessa vale a spiegare il motivo pel quale i costumi femminili della moda italiana come di quelle degli altri paesi non abbian subìto quella molteplicità di trapassi che alcuni, giudicando alla stregua delle leggi che attualmente governano il variare delle fogge nei vestiti, si aspetterebbero.

Infatti la lunga, ampia e drappeggiata tunica romana che alle matrone conferiva tanta solenne e composta maestà di linee e di aspetti, rimase pressochè immutata, dai tempi arcaici della repubblica ai secoli dell'impero e delle invasioni barbariche.

Anche quando, nella generale decadenza dell'Urbe babelica e corrotta, la donna dei padroni del mondo cessò d'essere quel tipo di modesta reclusa del gineceo e filatrice assidua che le iscrizioni hanno consacrato nella memoria dei posteri, anche quando la raffinatezze artistiche dei greci avevano portato un rivolgimento profondo nella vita e nei gusti dei romani e delle romane, la tunica ampia e severa come una toga, rimane fondamentalmente immutata.

COSTUME MULIEBRE ITALIANO DELL' EPOCA COMUNALE.

Le statue di quegli insigni e scrupolosi ritrattisti che furono gli scultori appartenenti ai primi due secoli dell'impero, ne fanno fede. E noi non possiamo rimanere perplessi di fronte a queste documentazioni quando pensiamo al verismo diligente e sincero degli artisti latini, i quali, al contrario dei greci, e poco curanti quindi di idealizzare i loro modelli secondo un perfetto e vago tipo di estetica immaginaria, cercavano di fissare nell'opera, insieme alla particolare psicologia del personaggio anche il rilievo meticolosamente fedele d'ogni sua parte del corpo.

GENTILDONNA ITALIANA DEL SEC. XV.

GENTILDONNA ITALIANA DEL SECOLO XVI.

Io non descrivo l'abito della donna romana. Tutti lo conoscono e tutti sanno che, da quei tempi in poi, nessun abito femminile si prestò mai con maggiore nobiltà ad interpretare la modestia severa di un sesso e la dignità d'una stirpe.

Logico era che un tale abbigliamento, quale insegna d'una delle più fulgide civiltà umane, permanesse per più d'un millennio.

Eravamo già nel secolo XII, ed in mezzo allo straripare continuo delle orde invadenti, fra l'avvicendarsi assiduo di nuovi dominatori, il ricordo e la coscienza di Roma durava ancora invincibile nel popolo soggiogato e percosso.

Gli effetti delle dominazioni straniere appaiono in manifestazioni esteriori che di rado celano la loro inconsistenza e superficialità. I contatti degli italiani con le razze barbariche non riescono ad alterare l'intimo dell'indole e del pensiero nazionale. Se gli uomini non possono fare a meno di assimilare qualche uso e qualche costumanza del padrone venuto dal Nord, se i dialetti amalgamano taluno dei suoni aspri delle lingue straniere, se le costituzioni politiche si uniformano alle tradizioni ed agli interessi dei sopravvenuti — l'influenza delle nuove signorie s'arresta, come per una diga insormontabile, innanzi alla soglia delle case. Tra le pareti domiciliari, nel seno della famiglia l'individuo ritrova la propria identità e quasi può illudersi d'essere ancora libero.

Ed ecco perchè la donna — questo perfetto esponente della raccolta e segreta vita domestica — non ha mutato i caratteri essenziali dell'abbigliamento avito e perchè, con esso, ha mantenuto pressochè integra l'unica estrinsecazione delle proprie abitudini mentali.

L'arte cristiana nelle pitture delle catacombe ci mostra la donna dei primi secoli dell'Era non molto dissimile nelle acconciature dalla donna del basso impero.

Gli abiti delle donne italiane non hanno mai nulla di comune con le foggie femminili degli immigrati, quantunque, massime tra i Longobardi ed i Franchi, non ne mancassero di veramente leggiadri.

La tecnica si impoverisce di pieghe e di linee, perde a poco a poco la morbida ampiezza che le conferiva qualcosa di sacerdotale, si stecchisce come l'arte dei pittori e degli scultori bizantini allora viventi; ma essa lascia sempre trasparire i contorni dell'antico paludamento come in certi quadri vecchissimi e stanti non si scorgono più che i segni risentiti e schematici dell'abbozzo originario.

Forse — chi sa? — l'ascetismo medioevale ha guidato inconsciamente questa parziale trasformazione, rendendo il fusto muliebre più allungato, esile, quasi incorporeo. Le mistiche figure di vergini e di sante dagli occhi e dagli atti estatici, erette come sottili fiamme in una nostalgia mesta di cielo, che vediamo dipinte sulle vetrate delle cattedrali gotiche, portano questo vestito e ad esso devono, oltrechè allo stile dell'artefice ed alla diafanità del fondo, quel fascino dolce e delicato di fede che hanno sempre emanato.

La prosperità generale del paese, derivata dai traffici che sorsero in seguito ai desideri ed agli insegnamenti germogliati dalle crociate, e l'in-

FIRENZE. - R. Galleria antica e moderna. La « Primavera » del Botticelli: Dettaglio. (*Fot. Alinari*).

troduzione dei tessuti serici avvenuta per opera e per merito di Ruggero re di Sicilia, non variano ancora l'austerità e la semplicità della moda femminile italiana. Le donne si stanno paghe della stessa tunica liscia e portano il capo velato o coperto di semplici bende, le guancie e la gola fasciate alla maniera claustrale.

Fino al 1300 hanno ancora le vesti lunghe fino al piede; solo la vita — molto breve — comincia ad essere indicata dal busto.

Quì soltanto si schiude il vero e grande periodo della moda italiana, che attinge il culmine dell'eleganza e del fasto nel secolo seguente.

L'abbigliamento cominciò a rendersi più complesso e si compose di una sopravveste lunga un po' strascicante e larga così da lasciare appena indovinare le forme e d'un vestito accollato, adorno d'una specie di rotonda ricamata. Doppie erano le maniche, le esterne aperte e scendenti a punta sin oltre il ginocchio, le interne strette e chiuse al polso: entrambi spesso di colore differente da quello del busto.

Contemporaneamente al fiorire ed all'educarsi del gusto estetico, si ridesta nelle figlie d'Eva la smania del lusso, stando almeno a ciò che in proposito ne dice nel 1383 con tono di censura, nel suo non classico latino, il cronista Giovanni Musso, parlandoci delle donne di Piacenza — latino di cui crediamo non fuori di luogo tradurre qui un brano abbastanza significante:

« Le donne hanno vesti lunghe e larghe di velluto e drappo serico con cinture d'oro e d'argento, con maniche pure larghe e lunghissime che, dopo aver coperto buona parte della mano, foggiandosi a punta dalla parte di fuori, scendono sino ai piedi. Su queste vesti, alcune innestano da quattro sino a quindici once di perle, e larghi orli d'oro aggiungono intorno al collo ed al basso delle maniche, sia della sopravveste che della veste di sotto. Copronsi il capo con veli di seta o di cotone finissimo, con piccoli cappucci che fanno ala alle guance e splendono da lungi per le guarnizioni di perle ed oro; hanno anche corone d'argento, d'oro e di perle che intrecciano nei capelli. Le corone di perle che si dicono terzuole, compongonsi di 300 magnifiche perle disposte a tre file: i loro capelli, divisi a ciocche ed arricciati, sono adorni di spilloni preziosi; le dita sono cariche di anelli; collane d'ambra o di corallo pendono sul petto. Le matrone indossano ampi mantelli circolari, onde avvolgonsi tutta la persona e le giovani hanno mantelletti corti; gli uni e gli altri trattenuti da ricche bottoniere con bottoni di perle ed oro, ecc. ».

La litania continua su questo metro, e se tali erano le consuetudini del *bon ton* piacentino, immaginate voi quali dovessero essere in città infinitamente superiori per ricchezza e per lustro artistico: a Venezia, Firenze, Genova, Roma, Napoli!

Sarebbe sufficiente per farcene un'idea, dare uno sguardo ai dipinti dei nostri trecentisti e quattrocentisti. Dalle ingenue e forti figurazioni giottesche, dalle soavi beate di Frate Angelico, alle composizioni stupende e festose di Paolo Uccello, di Filippo Lippi, del Ghirlandaio, del Botticelli, del Bellini, del Mantegna, è tutta una documentazione esuberante della vita d'allora ed una esaltazione della donna che nella rinnovata grazia delle sue vesti armoniose doveva offrire uno dei motivi d'arte più squisiti.

Anche dipingendo dei soggetti sacri — e sono quelli che diedero origine alla parte più numerosa dei capilavori — non era la fedeltà storica

Abito moderno da ballo, ispirato dalla « Primavera » del Botticelli. - Modello della sig. Rosa Genoni.

quella che preoccupava; era piuttosto la realtà contemporanea, la quale veniva rispettata in tutti i suoi più precisi particolari.

Provvidenziale anacronismo, che, mentre ci conservò la viva memoria degli usi eleganti di un'epoca, contribuì non poco alla spontanea sincerità delle opere.

Come tutti sanno, gli artefici del Rinascimento non esitavano a collocare nelle assemblee dei santi e nelle rappresentazioni del Presepio le immagini dei loro amici, famigliari e protettori e delle loro amiche, anche quando — sopratutto queste ultime — non erano in eccessivo odore di santità.

Contro questa usanza tuonava dal pergamo apostrofi infiammate l'eloquenza fanatica di Frate Savonarola, il quale a Firenze una volta esclamava: « Credete voi che la Vergine fosse vestita come voi la rappresentate? » Diceva il vero l'esaltato predicatore, povera e rude anima medioevale smarrita in un'età di raffinatezze ch'erano peccato; ma non mi sembra che questo fosse motivo bastante a giustificare il vandalico *autodafè* di tele preziosissime che per sua istigazione fu acceso in una piazza di Firenze nel 1497.

Agli artisti andiamo debitori della più elegante cronaca dipinta e sculta che ci informi circa la fase gloriosa della Rinascita; non soltanto, ma convien notare che furon essi stessi a dare impulso e decoro alla moda, a creare nelle tele e nei freschi dei veri e propri figurini, analogamente a quanto si compie oggi con molto onore da parte di colti e geniali disegnatori di modelli per teatro.

Il Pisanello che fu originale dipintore come potente e finissimo cesellatore, si distinse sopratutto per la disinvoltura e per l'audacia con cui seppe immaginare ed armonizzare i drappeggi e mescolare le tinte degli abiti femminili.

La letizia di forme e di colori che splende intorno alle donne campeggianti nei quadri preziosi dei nostri grandi è sovente attributo esclusivo della gioconda e signorile fantasia degli autori.

Loro modelli eran sovente le loro amanti. Per ciò noi vediamo ripetersi gli stessi ritratti sotto vesti e caratteri diversi. Erano esse i *mannequins* di sublimi « figurini ».

E da questi quadri, per amore del bello e culto alle arti, le idee decorative del pittore trovavano eco presso le dame del tempo, che le applicavano largamente. I modelli erano tanti e tali che anche l'iniziativa ed il gusto personale delle donne aveva campo di esercitarsi e di affinarsi.

La preferenza doveva essere concessa ai migliori — o meglio — se non era permesso di giudicare i rapporti di cose egualmente perfette, ciascuna « madonna » imparava a scegliere fra i vari tipi d'abito quello che meglio le si confacesse alla sfumatura delle carnagioni, al colore degli occhi e dei capelli, alla linea delle forme e delle movenze. Diversamente da quanto vien praticato oggidì — e non soltanto in Italia — che s'accettano con supina ed ignorante acquiescenza tutte le più assurde ed indigeste caricature d'indumenti che piace ai grandi magazzini francesi di mettere in voga.

VERONA. - CHIESA DI S. ANASTASIO: DETTAGLIO DEL « SAN GIORGIO » DEL PISANELLO. (*Fot. Alinari*).

MODELLO MODERNO ISPIRATO DAL « SAN GIORGIO » DEL PISANELLO. - FIGURINI DELLA SIGNORA ROSA GENONI.

Come la pittura del secolo XV si era sciolta dagli irrigidimenti bizantini, così la moda, quasi seguendone parallelamente il cammino, crea nel 400 delle vesti più ampie a più morbide pieghe. La vita si disegna più normalmente, il seno si scopre un poco. Talvolta la veste è increspata in alto, in maniera d'aprirsi inferiormente a ventaglio. Tale altra anche (le fiorentine del Ghirlandaio ne sono una prova) gli abiti vedonsi a rami, senza collo, lunghi e rigidi, cadenti dritti a terra, non disegnando neppure la vita. Le maniche sono, ora ampie (all'ebraica), ora piatte, chiuse al pugno.

Nè all'abito si limita la moda. La capigliatura porge magnifica materia di plastica alla scienza profonda di dar rilievo alle fisonomie. Le pettinature sono svariatissime e tutte nobili e geniali. Ciocche, anelli, riccioli, treccie cadenti o raccolte ed annodate al sommo del capo, capelli ondulati o sparsi sulle tempia.

MILANO. - Regia Accademia di Brera: Il «Cantore» del Bramante.

(*Fot. Montabone*).

La massima libertà adottata dalla moda nelle varie parti dell'acconciatura non nocque punto al gusto.

Innovazione meno grata fu quella d'innalzare i capelli alla radice e di raderne una parte in modo da scoprire la fronte quanto più fosse possibile.

Tra i creatori felici ed aristocratici della moda nel quattrocento vanno ricordati anche Benozzo Gozzoli, il quale compose delle fogge di suprema eleganza e distinzione, Sandro Botticelli il maestro delizioso de' bei colori, che predilesse i pennoggiamenti molli e flosci, i manti morbidi ricchi di pieghe, i nastri fluttuanti, le vite d'inoccolat .

Anche il secolo XVI serba il fasto e la grande multiformità dei figurini. Leonardo, Michelangelo e Raffaello, la triade sublime, ci danno nei loro innumerevoli ed ammirabili ritratti muliebri una descrizione magistrale dei gusti disparati e dei principî differenti che presiedevano alla moda dell'epoca, la quale va dalla più composta sobrietà alla magnificenza più fastosa.

Il busto si fa più succinto, le scollature più ampie, i pizzi ed i merletti coronano di candide e leggere spume l'onda dei broccati e dei velluti. Le gemme e le perle spargono scintille sulle chiome e sulle vesti delle belle.

La scuola veneziana interpreta, con la sua arte impregnata di realismo fiammingo e di reminiscenze classiche, questo momento storico che è tutto un forte inno alla gioia pagana del vivere.

Le signore opulente del Vecellio si distinguono per lo splendore dei tessuti inestimabili che allora la Serenissima importava dalle terre d'Oriente.

Il Veronese, meno intenso del Tiziano, ha ritratto anch'egli la grandezza florida di Venezia nelle sue donne superbe e ben vestite; ma più acuto osservatore ha saputo cogliere un maggior numero d'aspetti della vita ed una molteplicità più grande d'acconciature.

Anche nei soggetti biblici si sbizzarriva a popolare di sontuose figure veneziane le Passioni, le Nozze sacre e le Adorazioni, traendo vivi effetti di contrasto fra la dignitosa semplicità dei manti rossi ed azzurri che avvolgono le sue Madonne ed i suoi Redentori — ed il fasto mondano che ricopre i personaggi accessori.

Un numero di pagine infinitamente maggiore sarebbe stato necessario alla compilazione di questo articolo, se le circostanze avessero permesso di dare alle illustrazioni quella parte che loro spetta di diritto; mi accontenterò quindi di rimandare i lettori alla raccolta della nostra *Rivista*, la quale, specialmente nei due ultimi anni, ha pubblicato un gran numero di quadri, agli autori dei quali sono andato rapidamente accennando.

Nei rapporti della moda non consiglierei di uscire dallo studio dei due secoli più gloriosi dell'arte nostra, poichè essi sono anche i due periodi aurei della moda nazionale.

Il 600 porta la decadenza politica, e con essa, si deformano ed immiseriscono le manifestazioni intellettuali. Anche l'eleganza femminile comincia a declinare nell'imitazione e nella contraffazione dei modelli spagnuoli.

Nè alcun conforto possiamo trarre dal 1700 — l'età leggiadra, leggera e corrotta delle parrucche, dei nei, delle cipria, del belletto e dei guardinfanti.

Parigi attende e comanda regalmente nel mondo della moda e quest'impero viene affermato e reso più tirannico dalla successiva febbrile epoca borghese ed industriale.

Anche oggidì le nostre signore ne sono completamente dominate e continueranno ad esserlo, se la diana della riscossa fatta squillare dai nuovissimi rivoluzionari e dalle patriottiche innovatrici della moda non troverà seguaci nel gentile esercito della bellezza e della grazia femminile italiana.

A me non resta che di augurare un pieno successo all'iniziativa. Ben venga, ben venga l'indipendenza nazionale della moda e sia preludio sicuro alla moda di una effettiva e completa indipendenza nazionale: nei fatti come nelle idee.

SILIO CARPANI.

Mantello moderno ispirato dal «Cantore» del Bramante. - Modello della sig. Rosa Genoni.

PANORAMA INVERNALE DI CHAMONIX. (Fot. Brocherel).

Le stazioni invernali d'alta montagna e gli "sports" invernali.

Da alcuni anni si è sviluppato un nuovo ramo dell'igiene, che ha dato rapidamente dei frutti assai buoni. Si tratta d'una combinazione delle azioni igieniche del clima e delle azioni igieniche dello *sport:* cioè le stazioni dell'alta montagna, il cui clima presenta durante l'inverno delle qualità speciali, vengono utilizzate per soggiorni più o meno lunghi, durante i quali l'occupazione principale degli ospiti è quella dei cosidetti *sports d' inverno:* pattinaggio, *ski, bobsleigh* e simili.

Una distinzione ben netta conviene fare immediatamente fra questa specie di soggiorni igienici e la climatologia medica dell'alta montagna durante l'inverno. Certo il clima dell'alta montagna durante l'inverno assume anche delle qualità curative per varie malattie: così è noto a tutti che esso può influenzare assai favorevolmente il decorso della tubercolosi polmonare, almeno in certi stadî di essa. Ed è pur vero, che per questo rispetto le ragioni, per cui esso riesce giovevole, coincidono in buona parte con quelle, per cui esso riesce giovevole anche ai sani: purezza e tranquillità dell'aria, diminuzione mediocre della pressione atmosferica per cui i polmoni lavorano con maggior facilità e così via. Ma è altrettanto vero, che alcuni di quei particolari di regime, che costituiscono le caratteristiche migliori del clima invernale d'alta montagna dal punto di vista puramente igienico, non contano più dal punto di vista curativo. Il principale di tali particolari di regime è il moto all'aria aperta. Infatti esso, nei casi in cui il soggiorno in codeste stazioni vien consigliato a scopo di cura, è praticato in misura assai scarsa o non è praticato affatto.

E' noto, che una regola che nei sanatorî contro la tubercolosi viene osservata assai rigorosamente, consiste nel far passare ogni giorno ai malati molte e molte ore nel riposo assoluto della *chaise longue.* Invece nei casi, in cui il soggiorno in codeste stazioni vien praticato per semplice scopo d'igiene, il moto all'aria aperta forma uno dei requisiti più importanti del sistema. E lo sviluppo assai notevole, che hanno acquistato in questi ultimissimi tempi alcune stazioni invernali d'alta montagna, è stato dovuto appunto al senso di praticità, con cui gli Enti locali hanno saputo fornire agli ospiti la possibilità di dedicarsi, in forma confortevole e con tutti gli *agréments* d'una sociabilità raffinata, al culto degli *sports* all'aria aperta.

* * *

Vi è qualche cosa di paradossale nel pensare, che della gente, la quale è in condizioni di vivere tranquillamente a casa sua, seduta comodamente presso alla stufa o nell'ambiente uniformemente tiepido intrattenuto dal *chauffage central,* se ne vada a mille o duemila metri sul livello del mare per esporsi durante la maggior parte della giornata a temperature, che s'abbassano non di rado a venticinque o trenta gradi sotto zero. Ma la sorpresa, che suscita

questo fatto, diventerà minore se si considerino in primo luogo le condizioni, in cui accadde lo sviluppo di codeste stazioni invernali, e in secondo luogo certi particolari del clima di esse.

Bisogna infatti riflettere in primo luogo, che per quanto poste nel centro dell'Europa, le stazioni d'alta montagna invernali più celebri — mi accontenterò di citare Saint Moritz e Chamonix — sono state *lanciate* dagli inglesi e dagli americani. Furono i dilettanti di atletica delle Università d'Oxford, di Cambridge, di Harvard, furono gli iscritti ai Clubs Alpini d'oltre Manica e d'oltre Atlantico che scoprirono pei primi tutte le possibilità, che dal loro punto di vista, puramente sportivo, erano insite a codeste stazioni, alle quali essi avevano apportato fin allora semplicemente il contributo delle loro attività podistiche o alpinistiche durante le anche troppo tradizionali stazioni d'estate. Ma a compiere codesta scoperta essi erano disposti meglio di ogni altra classe di *sportsmen*, poichè la loro educazione atletica e sportiva è, notoriamente, assai intensa e rude: certamente essi si trovarono già per tal modo in grado di superare le difficoltà e le noie inerenti al soggiorno invernale in codeste località allorchè esse non erano ancora organizzate se non pel soggiorno estivo.

Così si spiega come la stagione d' inverno nelle stazioni d'alta montagna, che è oggidì una delle conquiste migliori della climatologia igienica, abbia dovuto la sua origine alla sua coincidenza di due elementi opposti ed incompatibili fra loro: la deficienza di salute degli uni, la sovrabbondanza di salute degli altri.

Ma ben presto quanto era sembrato dapprima possibile solo per individui allenati secondo metodi d'eccezione alla vita all'aperto nei climi freddi, risultò accessibile a chiunque avesse dei bronchi sani e la buona volontà di affrontare le noie di un brevissimo periodo di acclimatazione. Poichè è qui, naturalmente, ch'entrano in iscena i caratteri proprî del clima invernale d'alta montagna.

E' dimostrato oggidì che nell' aria rarefatta dell'alta montagna l'elasticità dei polmoni si fa sentire, in via puramente meccanica, maggiormente che nell'aria delle bassure, sicchè quei muscoli del torace, che già normalmente sono incaricati di vincerla durante l'inspirazione, sono tratti inconsciamente a contrarsi in modo più energico: ne segue una dilatazione graduale della cavità toracica e quindi l'aumento della capacità vitale del polmone. E noi sappiamo anche, che la rarefazione dell'aria svolge delle azioni meccaniche anche sulla distribuzione del sangue nel corpo: la forza aspiratrice, che il cuore ha sul sangue circolante nelle vene, aumenta, i polmoni si riempiono di sangue con maggiore abbondanza, in dipendenza della circolazione del sangue diventata più rapida e più forte anche le condizioni della circolazione della linfa e quindi le condizioni nutritizie dei varî tessuti migliorano e così via.

VEDUTA INVERNALE DI SAINT-MORITZ CON PISTA PER LE CORSE DI SLITTE.

Per di più il clima invernale sulle Alpi, fra i mille e i duemila metri, presenta dei caratteri suoi proprî, che hanno un'importanza fisiologica di primo ordine. M'accontenterò di citare la scarsezza delle piogge e dei venti, donde un'abbondanza assolutamente caratteristica dell'insolazione. Ad esempio non è raro, che in S. Moritz si abbiano durante l'intiero mese di gennaio non più di 4 o 5 giorni di pioggia, mentre la quantità di pioggia, che vi cade durante l'intiera invernata, è di un terzo inferiore a quella che cade nella stessa epoca a Zurigo. D'altra parte la rarefazione dell'aria fa sì che l'energia calorifica dei raggi solari viene in contatto coi corpi assai meglio che nei climi dove l'aria è più densa. Il risultato ne è, che un individuo, il quale si mette al sole in alta mon-

tagna, immagazzina assai più d'energia calorifica e quindi d'energia in genere, che non quando si mette al sole in pianura.

Per questa stessa ragione, se in alta montagna durante una giornata d'inverno serena si passa all'ombra dopo essersi fermati alquanto al sole, l'impressione del salto di temperatura è assai più forte e più brusca, che non sia nelle analoghe condizioni in pianura.

Citerò infine l'azione purificatrice, che il tappeto perpetuo di neve steso sul terreno ha rispetto al pulviscolo atmosferico. Che là, dove la neve riveste continuamente il terreno, il pulviscolo errante per l'aria sia ridotto al *minimum*, è cosa ovvia. Ma pochi realizzano al suo giusto valore l'importanza igienica, che questo fatto ha per le fauci, per la trachea, pei polmoni, i quali nel clima della pianura e anche peggio nelle nostre città ricche d'industrie sono sempre in contatto coll'aria impregnata dal pulviscolo, meccanicamente e chimicamente irritante, proveniente dal terreno e dai camini delle officine.

Ma anche tenuto conto di tutto ciò, e d'altro su cui non è il caso di insistere qui, resta pur sempre nelle azioni, che il clima invernale della montagna alta ha sui nostri organismi, un elemento la cui precisa natura ci sfugge. Non solo nei più dei casi l'acclimatazione — per le persone sane — si fa in modo rapidissimo, assai più rapido che pel clima dell'alta montagna estivo; ma la tolleranza agli agenti fisici proprî del clima stesso — temperatura bassa e grado altissimo di secchezza dell'aria — si istituisce con una facilità ed in una misura che appaiono meravigliose quando si pensa all'enormità del cambiamento di abitudini rispetto al regime di vita invernale proprio delle nostre città.

Della gente, che nel mese di gennaio a Milano non esce se non avvolta nelle pellicce e non si ferma in casa se non a caloriferi accesi e finestre ermeticamente chiuse, due ore dopo ch'è giunta a S. Moritz o a Chamonix esce a passeggiare con un soprabito di stoffa mediocremente pesante, depone anche quello per prender parte ad una partita di *curling*, e trova modo, di notte, di dormire colle finestre aperte. E tutto ciò mentre il termometro oscilla fra i dieci e i venti gradi sotto zero. Frattanto il senso delle forze organiche e psichiche subisce immediatamente un salto d'ascesa: arriva la smania di muoversi, di agire, l'umore si fa gaio e costante, la vita appare facile e rosea quanto mai. Non parliamo poi dell'appetito, che prende subito delle proporzioni... inquietanti.

Ora dei mutamenti di tal fatta, così rapidi e profondi ad un tempo, accennano all'intervento di elementi ben più potenti che non quelli da me succitati, d'indole semplicemente fisica, misurabili con maggiore o minor precisione dai nostri strumenti d'indagine scientifica. Si è pensato all'azione dei raggi Röntgen, che secondo certi scienziati sulle alte montagne sarebbero diffusi nell'atmosfera in abbondanza maggiore che alla pianura. Si è pensato all'azione aumentata dei raggi di natura chimica contenuti nella luce solare, e alla maggior quantità di ozono nell'atmosfera: si è pensato a tutto, insomma: in realtà il problema resta insoluto. Ma il fatto sta in tutta la sua nettezza e costanza: il clima invernale d'alta montagna è uno dei fattori più rapidi e più potenti del senso del benessere organico.

Non confondete, vi prego, le azioni di esso con quelle d'una gita alpinistica fatta d'inverno. La differenza è grande e la distinzione è grave. Nella gita alpinistica fatta d'inverno prevale secondo noi fisiologi ed igienisti il concetto della *prova* cui viene sottoposto l'organismo: in essa al mutamento del clima va unito lo strapazzo fisico.

Sicchè l'organismo, quando risenta vantaggio, lo risente in quanto che è passato per un breve periodo di forte squilibrio funzionale e — avendolo superato felicemente — trova di aver acquistato mediante le reazioni insolite, cui si è sottoposto frattanto, un grado di resistenza generale maggiore di prima. Ma nel soggiorno invernale nelle stazioni d'alta montagna in primo

UNA GARA DI PATTINAGGIO A DAVOS. (*Fot. Brocherel*).

Una gara di « hockey » ad Engelberg.

luogo lo strapazzo fisico non esiste, in secondo luogo l'azione del nuovo clima è continuata e quindi si afferma in modo assai diverso che non faccia durante quell'uno o due giorni, che dura una corsa alpinistica. Sicchè il concetto della prova, o, che fa lo stesso, del rischio nel caso del soggiorno prolungato non esiste mai, ben s'intende se si tratta di individui sani. Infatti il miglioramento dello stato generale non manca mai, e non si vedono mai seguire al ritorno nel clima di pianura quelle reazioni di debolezza, di abbattimento, di dolori diffusi, di elevazioni termiche, che invece non sono rare fra gli alpinisti che ritornano da una rapida corsa invernale in montagna. Per questa ragione il soggiorno metodico in una stazione d'alta montagna può venir raccomandato dall'igienista a tutte le persone sane, senza tema d'errare. Ed è pur vero, che per quanto il beneficio dell'entrata nell'ambiente d'una stazione invernale di alta montagna si faccia sentir subito in forma d'un aumento del benessere soggettivo, è vano contare su un'azione duratura — cioè sopra un aumento reale di forza e di resistenza — se il soggiorno non vien fatto prolungare sette od otto giorni almeno.

Che se si voglia, per omaggio alla moda o per semplice curiosità, fare una visitina a questa o quella celebre stazione invernale d'alta montagna, pure avendo a propria disposizione un lasso di tempo minore di una settimana, ci si limiterà allora a fare delle passeggiate o qualche breve partita di pattinaggio, di *ski* o di *curling*, ma ci si asterrà rigorosamente dalle lunghe evoluzioni sui pattini, dalle lunghe corse cogli *ski*, dalle partite di *bobsleigh* o di *hockey* che comportano una spesa di energia, muscolare o nervosa, piuttosto grande.

* * *

Altra questione importante codesta, della scelta fra i varî *sports d'hiver!* Ciascuno di essi ha il suo valore igienico speciale e insieme comporta delle speciali precauzioni. Per di più il numero ne va crescendo ogni giorno, sicchè è probabile che fra breve il complesso di essi sia sufficiente per fornire la materia d'un volume. Io dirò oggi solo qualche parola sui più noti e più diffusi fra essi.

Il *pattinaggio* si trova sui confini fra una funzione normale, il cammino, e lo *sport* propriamente detto.

In quelle regioni, dove il ghiaccio copre il terreno per la maggior parte dell'anno, esso costituisce uno dei modi usuali di locomozione, ed è allora praticato colla calma e discrezione che sono necessariamente legate alle occupazioni abituali.

Invece in altre regioni, dove il ghiaccio fa al terreno delle visite incostanti e transitorie, esso ha conservato tutti i caratteri dell'esercizio insolito, e quindi coloro che lo praticano sono indotti piuttosto a dare ad esso il carattere sportivo.

E' quanto dire, che i pericoli del lasciarsi trascinare all'abuso sono grandi sopratutto per questi ultimi. E ciò tanto più, che il pattinaggio è già fra gli esercizi, nei quali sono frequenti le alternative fra i momenti di attività muscolare grande, nei quali con facilità si arriva fino al sovrariscaldamento dell'organismo e quindi al sudore, e i momenti di immobilità, nei quali accade rapidissimamente il raffreddamento del corpo: basterà citare a tal proposito gli accidenti di caduta od anche — presso i principianti — i periodi di arresto imposti dall'*essoufflement*. Per di più molti sono coloro che si mettono a pattinare restando molto coperti — per ignoranza o per la pigrizia di deporre un soprabito pesante o la pelliccia. Ora, durante il pattinaggio il corpo si riscalda assai più rapidamente e fortemente, che non si crede in genere, sicchè non di rado l'ostacolo alla dispersione del calore interno — costituito dallo spessore dei vestimenti — giunge a tanto da provocare una congestione interna. Quindi per un pattinatore una delle prime precauzioni da prendere è di deporre, prima di pattinare, ogni soprabito pesante: meglio il rischio di un raffreddore che quello di una congestione interna. Senza

contare, che anche per ciò che riguarda il pericolo di reumatizzarsi durante i periodi di *échauffement*, il clima invernale di alta montagna conferisce rapidamente un grado di resistenza assai grande, superiore certo a quanto possa immaginare un abitante della pianura, che durante l'inverno si trova pieno di dolori reumatici dopo ogni più breve corsa o dopo ogni più lieve affaticamento muscolare.

Assai importante è la posizione generale da impartire al corpo. Bisogna saper tenersi diritti ma senza rigidezza: il tronco colla testa sarà tenuto chino leggermente in avanti. I gomiti siano applicati al tronco, le braccia ricadano in basso al naturale. Sul principio è bene abituarsi a tener la testa volta leggermente dal lato, in cui si deve dirigersi; più tardi l'essersi fatta questa abitudine renderà facile l'eseguire rapidamente sul ghiaccio delle evoluzioni difficili senza ricorrere al *colpo di spalla*, quindi con assai maggiore eleganza e minore spesa di forza.

Per portarsi in avanti bisogna alzare il piede, col quale si vuol partire, dirigendo la punta di esso *all'indentro* e imprimendo al tronco un movimento verso l'avanti piuttosto brusco. Tutto il corpo deve così essere proiettato verso l'avanti e leggermente di lato.

Nel momento, in cui si sente che lo slancio acquistato dal corpo sta per esaurirsi, si ripete la stessa operazione coll'altro piede, e così via. Un buon pattinatore arriva in questo modo a percorrere da quindici a venti chilometri all'ora. Ma la velocità è una cosa secondaria pei non professionisti: bisogna tendere sopratutto ad acquistarsi la grazia, quindi si tenterà di vincere la rigidità naturale, che in questo esercizio si ostina sopratutto a livello delle articolazioni delle ginocchia e delle anche.

Il pattinaggio, oltre al vantaggio d'imprimere una grande flessibilità alle varie articolazioni del tronco e delle gambe e a quello di perfezionare e raffinare il senso dell'equilibrio del corpo, ha quello di essere un ottimo esercizio per le funzioni dei polmoni e per quelle della pelle. Coloro, che sanno praticarlo con misura e discrezione, acquistano per esso un respiro che è ampio senza avere quel carattere di profondità, che il respiro acquista in seguito all'esercizio dei grandi *sports* del tipo della lotta greco-romana, carattere di profondità eccessiva che può prima o poi agire sfavorevolmente sul cuore.

Notisi che il pattinaggio non è indicato per gli individui, che hanno le *caviglie deboli*, i quali cioè hanno la tendenza a subire la lussazione del piede.

D'altronde la questione della calzatura è molto importante pel pattinatore e specialmente per la pattinatrice. Astrazion fatta dai casi, in cui l'uso di pattini di modello speciale impone pure l'adozione di un modello speciale di scarpe, le signore porteranno sempre lo stivaletto alto, da chiudere con lacciuoli, non mai da chiudere con bottoni. I talloni saranno larghi e bassi, la suola piuttosto forte ma non molto grossa (i nervi del piede devono *sentire il pattino*, per poter regolare la misura dell'impulso dei varî muscoli del piede).

Anche la questione del copricapo non è senza importanza: l'uso dei capelli grandi non solo non è *sportlike*, come dicono gli inglesi, ma dà troppa presa al vento e aumenta quindi in pura perdita gli *sforzi* muscolari della pattinatrice.

Dello *ski* è stato detto a buon diritto ch'esso è il re degli *sports* d'inverno.

Esso ha il gran merito di non esigere, come il pattinaggio ed altri *sports*, un terreno speciale: ogni terreno in dislivello è adatto, purchè vi sia della neve. Inoltre, a differenza di ciò che si crede in generale, non è uno *sport* pericoloso, e lo si impara rapidamente. Il cammino cogli *ski* è un continuo scivolamento, che s'opera, similmente a ciò che accade nel pattinaggio, col fare avanzare alternativamente l'uno *ski* e l'altro. Se si cammina in terreno piano bisogna far cadere il peso del corpo sullo *ski*, che sta fermo: se lo si facesse cadere sullo *ski*, in movimento, lo *ski* rimasto fermo scivolerebbe per suo conto e trascinerebbe seco il corpo dello *skiatore*. La pratica del cammino cogli *ski* consiste appunto nello spostare continuamente il centro di gravità del corpo per farlo cadere sempre sullo *ski* fermo. Pel cammino in salita si agisce nello stesso modo, eccettochè il punto di appoggio sullo *ski* fermo dev'esser preso con molto maggior forza.

Per tal modo lo *sport* dello *ski* richiede una spesa di forza maggiore di quella richiesta pel pattinaggio; inoltre anche le manovre di arresto, di *frenamento* richiedono, sopratutto se il terreno è in pendio forte, una dose non piccola di sforzo. Ma, senza contare che ben presto l'esercizio insegna a ridurre tali sforzi al *minimum* necessario, lo *sport* dello *ski* comporta anche i salti e in genere fornisce la possibilità di lunghe gite in montagna.

Per queste ragioni il suo valore igienico si confonde per un certo lato con quello dell'al-

PROSPETTIVA DELLA « PATINOIRE » DI DAVOS.

UNA DISCESA VERTIGINOSA IN BOBSLEIGH.

UNA PARTITA DI " CURLING ".

pinismo normale (cioè ad esclusione dei metodi di *grimpement*) pur comportando dei modi di coordinazione muscolare del tutto speciali.

Per le persone, che recandosi in alta montagna d'inverno abbiano la buona volontà di allontanarsi dall'albergo per qualche ora ogni giorno, gli *ski* forniscono un modo di viaggio assai più divertente e igienico che la carrozza o la slitta.

La *luge* e le sue varietà (*davos, fillig, ballaigne, bobsleigh*) appartengono già, checchè se ne dica, agli *sports d'adresse*. Saper dirigersi, senza pericolare, su codeste minuscole slitte, che in certe condizioni assumono la velocità di settanta chilometri all'ora, non è da tutti. E davanti ai gravi pericoli, cui il minimo errore di manovra espone le persone, che s'abbandonano su di esse all'ebbrezza delle discese più vertiginose, l'igiene perde la parola dopo aver perso quasi tutti i suoi diritti. Certo, mantenuto in termini ristretti, anche l'esercizio di codesti *sports* può sviluppare in misura vantaggiosa il colpo d'occhio, l'entusiasmo per la vita all'aria aperta e il coraggio personale.

***

Un'importanza evidente ha anche la buona scelta della stazione climatica pel soggiorno in alta montagna d'inverno.

A tal proposito io credo necessario fare una distinzione fra le stazioni poste ad un livello inferiore e quelle poste ad un livello superiore ai mille e duecento metri: è questo il livello divisorio fra le regioni, che si potrebbero chiamare *dei medii freddi* e quelle, che si potrebbero chiamare dei *grandi freddi invernali:* nelle une la temperatura media del gennaio è di — 6° C. circa, e non sono rari gli abbassamenti fino a — 25° C.; nelle altre si hanno invece rispettivamente delle cifre di — 2° C. e di — 18° C. Inoltre durante le giornate di brutto tempo, nelle stazioni poste oltre i 1500 metri durante l'inverno, le discese del termometro sono assai più forti che nelle stazioni poste ad un'altezza minore.

D'altra parte le qualità toniche ed eccitanti, di cui ho parlato testè, si ritrovano tutte in misura apprezzabile anche nelle stazioni, il cui livello varia dai 1000 ai 1100 metri.

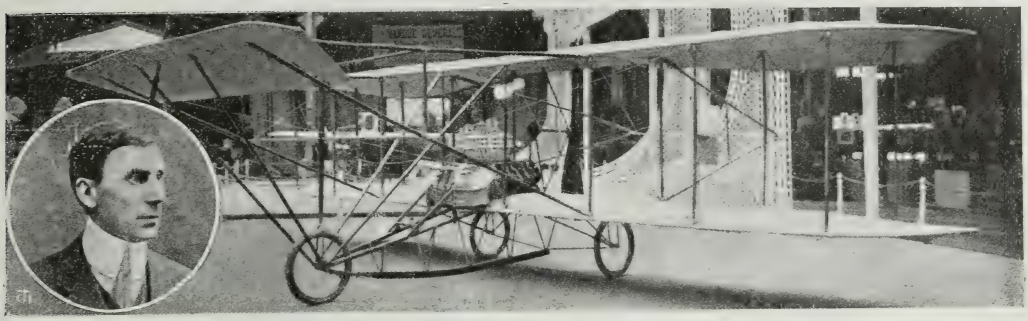
Per tutte queste ragioni, le differenze climatologiche fra le stazioni di altezza minore e quelle di altezza maggiore sono semplicemente delle differenze di grado. In altri termini se l'azione, che si ricerca sull'organismo, non è specialmente intensa, le stazioni d'altezza minore valgono sensibilmente le altre. Che anzi, per un individuo, che non sia un *sportsman* completo, ma che ricerchi ad un soggiorno in alta montagna più che altro un beneficio d'igiene generale, le stazioni di altezza minore hanno il vantaggio di fornire, con una temperatura meno rigida, delle facilità di allenamento maggiori.

V'ha, per di più, la questione del modo d'approccio. Per mantenermi nel terreno della praticità io prenderò gli esempî dalle plaghe meglio accessibili a noi, confronterò ad esempio la grande stazione invernale svizzera, Saint Moritz, colla grande stazione invernale savoiarda, Chamonix. Ebbene, mentre il viaggio per Chamonix d'inverno si compie nello spazio d'una dozzina d'ore, attraverso il Piemonte e la Savoia, tutto in ferrovia, in condizioni che restano piene di *comfort* fino alla meta, grazie alla ottima organizzazione pur del tronco ferroviario di testa (Chambéry-Chamonix), per contrario il viaggio a Saint Moritz è molto più lungo e vien fatto in gran parte colle poste svizzere. E, per ciò che consta a me, personalmente, il servizio delle poste svizzere comprende pure nella stagione invernale l'uso delle slitte aperte, ciò che costituisce pel viaggiatore un pericolo non lieve di malattia.

Se quindi anche il soggiorno a Saint Moritz si presenta in condizioni assai buone per ciò che riguarda l'installazione degli alberghi e l'organizzazione degli *sports* d'inverno, la stazione invernale di Chamonix, e con essa le altre, poste a un livello di mille o mille e duecento metri circa, presentano dei vantaggi notevoli di soggiorno e d'approccio, che le rendono più raccomandabili alla media dei turisti. Detto ciò, e ripensando al successo enorme eppure meritato, che l'istituzione della *stagione invernale* ha incontrato nei due celebri villaggi suddetti e in altri ancora della Svizzera, della Savoia e delle province dei Pirenei, io sono indotto a chiedermi perchè non si sia riusciti a far qualche cosa di simile per qualche località delle regioni alpine o prealpine nostre, le cui condizioni di clima e le cui bellezze naturali sosterrebbero, con onore, qualunque confronto.

Dott. ALESSANDRO CLERICI.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.



BIPLANO E RITRATTO DELL'AVIATORE SPAGNUOLO FERNANDEZ, MORTO TRAGICAMENTE DURANTE UNA DISGRAZIATA ESPERIENZA AD ANTIBO, IL 6 DICEMBRE SCORSO.

TIPO DI PERFORATRICE ADOTTATA NEI LAVORI PER IL TAGLIO DELL'ISTMO DI PANAMA.

IL CICLISTA RUTT, VINCITORE DELLA CORSA AMERICANA DEI 6 GIORNI.

A SINISTRA, IL CORRIDORE CLARCK, COMPAGNO DI RUTT NELLA CORSA DEI 6 GIORNI,

(Fot. Argus).

CACCIE REGALI.

RE MANUEL DI PORTOGALLO PARTECIPA AD UNA PARTITA DI CACCIA A RAMBOUILLET, OSPITE DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA FRANCESE.

IL KAISER GUGLIELMO II A CACCIA NELLA SLESIA.

RE MANUEL ASPETTA LA SELVAGGINA AL VARCO.

(Fot. Argus).

L'ENTRATA DELLA VILLA DI MASSIMO GORKI A CAPRI.

(Fot. Abeniacar).

I LAVORI DI STERRO PER SCOPERTE ARCHEOLOGICHE AD OSTIA.

IL VIALE D'INGRESSO AL PALAZZO REALE DI LAEKEN, OVE MORÌ LEOPOLDO II.

(Fot. Foto-presse - Paris).

Rivista delle Riviste ed avvenimenti

Le strade italiane e la circolazione automobilistica.

L'Italia è la mecca dei turisti stranieri i quali vi accorrono in gran numero ogni anno e in tutte le stagioni, come al paese che offre maggior copia di sensazioni estetiche e di soddisfazioni intellettuali. Sopra tutto può e deve sorridere, attraverso i panorami incantevoli del magnifico territorio, un viaggio in automobile che permette la libera vista delle terre attraversate. Senonchè l'Italia è anche la contrada che mette a dura prova la pazienza dell'automobilista.

E' la terra caratteristica dei passaggi a livello, dei carrettieri addormentati, dei mercati sulle strade, delle fiere e delle feste ingombranti, degli animali domestici che eleggono il loro domicilio sulla pubblica via, e di tutto un complesso di cause che rendono difficile e pericolosa la circolazione dei veicoli, massime poi degli automobili.

Si può dire che in una gita di un giorno, due ore almeno vengano perdute nelle fermate e nei rallentamenti che si rendono necessarî a causa degli ostacoli stradali (1).

La via sbarrata al Passo del Piccolo S. Bernardo.

Cosicchè nelle contrade più popolate della regione, è difficile superare una media da 15 a 20 miglia all'ora.

A descrivere tutti gli incidenti comici od esasperanti che occorrono in un viaggio di tre settimane attraverso la Liguria, la Toscana, l'Emilia e la Lombardia, non basterebbe un volume intiero. Dobbiamo però, a titolo di giustizia, riconoscere che l'automobilista trova a tutte queste difficoltà un adeguato compenso nell'indole mite, cortese ed ospitale della popolazione italiana, fra la quale difficilmente si manifestano e scoppiano, dei sentimenti di brutale malvagità e di feroce misoneismo che pure sono comuni nei centri rurali di paesi che passano per essere di gran lunga più civili. Il fondo dell'animo italiano è allegro e bonario. Se il danno arrecato alla proprietà privata ed il pericolo minacciato all'incolumità personale degli indigeni può sollevare qualche sdegno o qualche protesta vivace, una buona parola, un cortese atteggiamento disarma anche i più arrabbiati e conciliano i paurosi.

Un viaggio automobilistico in Italia, quindi, deve essere compiuto con un viatico necessario di pazienza e di giusto ottimismo. Del resto, il piacere di una gita attraverso le plaghe ridenti della patria delle bellezze e dell'arte, non può essere completo se il veicolo ci porta ad una velocità fantastica e se la febbre della fretta ci urge ai fianchi. Occorre poterlo assaporare pacatamente, sia che si tratti di una splendida

(1) Abbiamo voluto riprodurre questa relazione dalla Rivista inglese *The Car*, affinchè i lettori possano constatare — dal rilievo spassionato di un turista straniero — come le difficoltà ed i pericoli relativi alla circolazione stradale in Italia non debbansi attribuire alle automobili, ma a cause ed a responsabilità estranee, di cui gli automobilisti sono vittime.

veduta generale, sia che un monumento illustre per memorie e bellezza, si presenti allo sguardo.

Sotto questo punto di vista sembra che il caso abbia contribuito a dosare gli ostacoli della strada in conformità al vivo interesse della regione: infatti l'Umbria, l'Abruzzo, la Toscana e la Sicilia, sono forse le terre le cui strade pre-

UNA VIA A SPEZIA.

sentano, per cause diverse, le maggiori difficoltà alla circolazione automobilistica; come d'altro canto sono anche i lembi del territorio italiano che meritano di essere maggiormente ammirati e più lungamente meditati.

(*The Car*).

LA GRANDE BOTTE ED IL CAVALLO IMBIZZARRITO.

Nuovi « fiacres » automobili a Parigi.

Da qualche giorno sono in circolazione a Parigi delle « cittadine » automobili, che per il loro tipo di carrozzeria hanno sollevato un grande interesse nel pubblico.

Questi nuovi modelli di vettura vengono ad avere l'identico aspetto dei caratteristici *cabs* inglesi.

Questi *cabs* sono muniti di motori di 8-9 HP

UN « CAB » AUTOMOBILE A VETRATE CHIUSE.

Mutel Aster. I sedili per i passeggeri sono posti circa alla metà dello *chassis* in modo da evitare il più possibile le scosse a coloro che vi stanno sopra. Altro vantaggio constatato per i passeggeri, è quello di avere sgombra la visuale, che nelle automobili ordinarie viene ostruita dalla persona dello *chauffeur*.

Così la sensazione, diremmo quasi, dell'automobilismo, è più genuina, in quanto non si ha

LO STESSO, APERTO.

più neppure la sgradevole illusione di essere trascinati. Attualmente sono in circolazione circa 50 di queste vetture, ed è probabile che il nuovo tipo di carrozzeria abbia a prendere molta voga, almeno, nel campo delle vetture da passeggio.

SOCI! nel rinnovare la QUOTA pel 1910 fatevi VITALIZI o almeno QUINQUENNALI e avrete in dono un elegante distintivo e l'Agenda tascabile del T. C. I.

Vedere modali ed istruzioni a pagina XII giallina.

Appunti di moda sportiva

Nuova pettinatura per automobilismo ed aviazione.

Ogni nuova manifestazione di vita richiede da parte degli uomini e delle donne degli speciali adattamenti.

I vari orientamenti della moda sono una dimostrazione luminosa di questo generale principio storico.

I primi anni dell'automobilismo videro gli amatori del nuovo veicolo farsi scarrozzare senza che si sentisse il bisogno di creare all'uomo uno speciale abbigliamento — e si capisce del resto, pensando che all'epoca, diremo così, antidiluviana dell'automobilismo, le mediocri velocità realizzate dalla vettura senza cavalli non richiedevano una speciale difesa contro la violenza dell'aria. Ma quando l'automobile cessò di essere un ordigno fatto soltanto per cimentare a prove eroiche la pazienza e la fede dei precursori, diventando un veicolo pratico e rapido, si dovette pensare ad escogitare indumenti adatti che avessero a proteggere gli *chauffeurs* ed i passeggeri, sopratutto nella stagione fredda, dalla gagliarda doccia atmosferica che le grandi velocità sogliono scaraventare contro gli automobilisti.

In principio, la preoccupazione di tener coperto il corpo con lo schermo efficace delle pelliccie, aveva soffocato ed annullato qualsiasi sentimento di eleganza e di armonia. Uomini e donne apparivano irriconoscibili in quei travestimenti da animali polari; ma, come succede di tutte le cose, il gusto cominciò a richiedere la propria parte e ad affermarsi, conferendo alla moda automobilistica delle forme e delle linee che giunsero perfino ad essere squisite di grazia e d'eleganza.

In un punto solo parve che l'estetica dovesse combattere irreducibilmente contro la pratica; ed è quello che riguarda il cappello per le signore automobiliste.

Il cappello della donna ha una funzione puramente ed esclusivamente decorativa. Se questo è principio indiscusso nelle circostanze normali, non lo può essere quando si tratti di un viaggio in automobile od in aeroplano. Occorrendo di raggiungere delle notevoli velocità, anche la donna allora ha bisogno di un cappello che serva a qualche cosa oltre che a porgere una nota di eleganza alla sua fisonomia.

Senonchè, come garantire la stabilità di un cappello femminile in modo che non perda le caratteristiche leggiadre proprie del sesso, data la disposizione e la foggia della capigliatura donnesca? Bisognava trovare una nuova maniera che distribuisse acconciamente sulla testa le chiome femminili, in modo da assicurare un equilibrio stabile al cappello.

Le due illustrazioni che noi riproduciamo danno infatti un'idea di quanto venne studiato a quest'uopo in Inghilterra, con quel senso pratico che contraddistingue la razza di questo paese, anche nelle minime cose. Dal canto nostro ci sembra che tale disposizione meriti d'essere studiata e seguita anche dalle signore automobiliste ed aeronaute degli altri paesi.

(*The Car*).

I cappelli bizzarri della moda... industriale.

Quest'anno la nota caratteristica della moda parigina è indicata da forme quanto mai bizzarre di cappelli per signore.

A Parigi venne indetto un concorso d'originalità, ed i premi furono assegnati alle rispettive proprietarie di due cappelli riproducenti nella forma le due espressioni opposte della meccanica aerea: l'aeroplano ed il mulino a vento.

E' superfluo dire che l'idea interessa più per la sua eccentricità che per la sua pratica ed ele-

ganza, e dubitiamo assai che venga accolta e consacrata, sia pure negli effimeri decaloghi del regno della moda.

A caccia in aeroplano.

E' la prima volta che un aviatore ha applicato la facoltà del volo meccanico ad una circostanza più direttamente pratica di quello che non siano le gare e le esibizioni.

Umberto Latham, che si è reso celebre come pilota del monoplano *Antoinette*, rendendosi popolare negli ultimi Circuiti aerei per la straordinaria perizia ed il singolare sangue freddo, ha pensato servirsi del proprio veicolo per recarsi ad un invito a caccia che gli era stato mandato da Reims dall'amico marchese di Polignac.

Detto fatto: il 23 novembre, alle ore 10, Latham, provvisto di armi e di munizioni, partiva dal suo *hangar* situato a Mourmelon le Grand, nelle officine della propria Ditta costruttrice e dopo di essersi elevato a notevole altezza e orientato come un gigantesco piccione viaggiatore, dirigeva la prua verso Reims di cui la cattedrale con la sua enorme mole marmorea gli serviva da lontano di guida e giungeva, nel termine di una mezz'ora, presso il suo ospite al luogo preciso indicato come punto di convegno dei cacciatori.

LATHAM GIUNGE, DOPO IL SUO VOLO, A BERRU ED È ACCOLTO DAL CONTE DI POLIGNAC.

Non descriviamo la piacevole sorpresa e le accoglienze festosamente entusiastiche dell'ospite e degli altri invitati. Tutti i giornali ne discorsero a tempo, diffusamente; giungere ad un appuntamento per le vie del cielo è cosa tanto inusitata che vince e sconvolge le nostre abitudini mentali.

La caccia si svolse come in ogni altra occasione e fu abbastanza fortunata; molta selvaggina (volatili e quadrupedi) era stata abbattuta: l'aviatore ebbe la sua parte di bottino che caricò sul nuovissimo veicolo. Rimontò con la massima naturalezza. prese il volo e rifece la stessa via di prima, senza che nessun incidente interrompesse la magnifica gita. Notiamo che la piccola località di Berru la quale illustrò questa *performance* singolare fu il paese nativo di Dupuis de Court uno dei più benemeriti precursori della navigazione aerea.

Questo viaggio originalissimo è stato oggetto della universale ammirazione anche e sopratutto per la semplicità con la quale il valente pilota dell'*Antoinette* ebbe a tentarlo ed a condurlo a termine.

E' dunque prossima l'epoca in cui si potrà utilizzare la nuova macchina ai nostri minuti e comuni bisogni di comunicazione? Il giorno, cioè, nel quale, non soltanto per le gite di piacere e per un turismo di prevalente carattere sportivo; ma anche per le nostre occorrenze quotidiane e magari professionali, sarà lecito servirsi dell'aeroplano nello stesso modo che facciamo uso della bicicletta? Non lo crediamo, fino a che la tecnica dell'aeroplano non venga profondamente perfezionata. Ciò che apparve facile e semplice ad un Latham, non sarebbe consigliabile ad alcun dilettante di aviazione che faccia qualche conto della propria vita.

Un nuovo monumento commemorativo dell'aviazione.

Era logico che in questi tempi di realizzazioni del volo meccanico si dovesse rendere giustizia agli sforzi benemeriti di tutti i precursori, i quali, con grave rischio dell'incolumità personale e con danno della riputazione di uomini serî, tentarono — allorchè il sentimento del pubblico era ancor indifferente od ostile — di conseguire l'antica aspirazione umana, quella di conquistare il cielo.

In quest'anno monumenti celebranti gli uomini ed i fatti più salienti dell'aviazione sono sorti in parecchi luoghi, specialmente in Francia, la Nazione che fu, per così dire, culla di questa scienza e di questa pratica.

Fra poco verrà eretto a Bagatelle — il notis-

simo campo di volo presso Parigi, in cui vennero fatte tante prove celebri — una statua simbolica a ricordo del primo volo compiuto da Santos Dumont nel 1906, volo che segnò in Europa il principio dell'aviazione sperimentale.

Che a Santos Dumont si debba questo omaggio di riconoscenza della Francia, è indubitato. Egli

perseguì la nobile meta con energia e con coraggio infaticato, e se a lui non si deve un merito eccezionale di inventore e di tecnico, gli va tuttavia tributata lode per aver agitato e reso popolare l'arduo problema.

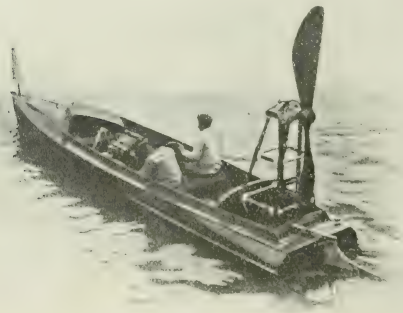
Ci sembra però che anche in questo campo la monumentomania accenni a passare ogni giusto limite. Osserviamo poi anche il poco valore estetico di questa composizione. L'idea del volo avrebbe potuto suggerire all'autore un'espressione artistica meno... terra terra.

Un battello ad elica aerea.

A tutt'oggi i soli battelli mossi meccanicamente, impiegati per navigare in acque poco profonde, erano a ruote oppure ad elica protetta. Per quanto ridotta, l'immersione di questi battelli, raggiunge tuttavia i 50 o 60 centimetri, immersione eccessiva per talune circostanze. Infatti, per ingegnosi che siano i dispositivi di protezione dell'elica contro il fondo, le avarie si verificano molto frequenti. Si noti che questi tipi speciali di imbarcazione, dovendo servire specialmente per la navigazione di fiumi e stagni coloniali, i mezzi di riparazione possono alle volte mancare completamente. Il ripetersi di simili inconvenienti ha suggerito ad un tecnico di utilizzare un tipo d'elica aerea analoga a quella impiegata attualmente in aeronautica ed in aviazione. Questo battello ad elica aerea è stato presentato dal sig. Pierre Girard Bouvet e sta compiendo attualmente le prove sulla Loira e in località ove la navigazione di un battello meccanico ordinario sarebbe impossibile.

La nuova barca presenta le seguenti caratteristiche: lunghezza 8 metri; larghezza 1,30; immersione 0,15. L'elica in legno è azionata da un motore a petrolio di 20 HP, peso del battello senza carico 900 chilogrammi.

I risultati ottenuti a tutt'oggi sono i seguenti: 25 chilometri all'ora con un carico di due persone, 24 con quattro persone, 22 con cinque persone. Da queste cifre si desume l'ottimo rendimento del battello. E' facilmente prevedibile che l'applicazione della trazione aerea ai canotti automobili avrà numerosi seguaci. Sotto questo rapporto presentano grande interesse i servizi postali nelle Colonie equatoriali, servizi che devono essere assicurati anche nei mesi di siccità. Aggiungasi che la ventilazione prodotta dall'elica è un elemento tutt'altro che trascurabile, specie nelle regioni summenzionate.



Cannoni contro i dirigibili.

La preoccupazione più viva ed assorbente delle grandi nazioni continuamente vigili e diffidenti l'una dell'altra, è senza dubbio quella che suscita il dirigibile militare.

Non è ancora spenta infatti l'eco dei terrori fantastici sollevati in Inghilterra, da un innocente giocattolo trasformato dalle dicerie paurose in una specie di vascello fantasma, fosco e minaccioso annunziatore di chi sa quali invasioni nemiche.

Ognuno comprende di leggieri la terribile forza materiale e morale che i dirigibili in tempo di guerra potrebbero rappresentare. Naturale quindi, come gli sforzi dei costruttori si sieno rivolti a presidiare gli eserciti di tali potenti corsari dell'aria, d'altra parte si sia pensato anche di ricercare i mezzi più acconci di difesa contro di essi. In queste pagine noi pubblichiamo dei sistemi di artiglieria recentemente escogitati alla funzione di cannoneggiare il cielo.

Cannoniera automobile adottata negli Stati Uniti.

La presente Rivista è stampata con carta patinata della Ditta A. Binda e C. - Milano.

La fisionomia quindi di una guerra fu-
.ra va già delinean- dosi.
Le battaglie ciclopi che si svolgeran-

'ANNONE KRUPP A TIRO VERTICALE PIAZZATO SU AUTOMOBILE DAIMLER, IN USO PRESSO L'ESERCITO GERMANICO.

o come nelle leggende antichissime fra le po-
nze dell'aria e quelle della terra.

L'automobile, fulminea testuggine strisciante
il suolo, proteggerà gli eserciti accampati contro
minaccie
ei dirigibili
degli aero-
lani.

Se poi que-
i cannoni
bbiano, ri-
uardo all'u-
o loro desti-
ato, un'effi-
ace e reale
ratica, noi
on oseremo
ffermarlo.

Certo è che
ache per un
ratore pro-
etto, la cac-
ia al volo
on è cosa fra
più facili e
più sicure.

Aggiungia-
o inoltre
he i fatti
'arme ai
uali partecipe-
eranno gli
pparecchi
erei si svol-
eranno per
più in con-
izioni di
empo e di
ice propizie
ll'agguato.
i dà infatti
er cosa quasi
npossibile
oter cogliere
i notte un bersaglio aereo, specie poi se mo-
ile. E ciò anche nei casi in cui i riflettori ven-
ano in aiuto agli artiglieri di terra.

Una macchina anfibia per uso militare.

Man mano che l'arte della guerra si complica, vanno sorgendo degli strumenti perfetti e terribili, talvolta bizzarri, che servono a secondare in tutto quella smania di distruzione che è la caratteristica necessaria di tutti gli istituti militari.

Noi abbiamo visto l'automobile ed il dirigibile essere applicati alle bisogna della guerra. Attualmente si sta studiando il modo per asservire a questo scopo anche l'aeroplano. Non meraviglia quindi che di tanto in tanto sorga qualche istrumento nuovo il quale riunisca gli attributi di diverse famiglie di veicoli, dovendo rispondere a delle necessità più complesse di quelle che si riscontrano nella vita ordinaria.

Questa volta presentiamo un curiosissimo tipo di canotto automobile, il quale può correre sulle strade come guizzare nell'acqua, secondo che l'occasione lo impone, e riassume tanto del canotto che dell'automobile le condizioni più pratiche.

Il progetto di questa macchina venne presentato quattro anni or sono dall'ing. Ravaillet al Ministero della Guerra francese. Tale progetto era stato accettato, salvo il dovere, da parte dell'inventore, di collaudare con opportuni esperimenti la validità e l'efficacia della sua costruzione. Questa macchina ha la forma di un grande canotto, nella chiglia del quale sono applicati gli assi delle ruote a dischi e gomme piene. Senza nessuna preparazione il veicolo può entrare in acqua. Un semplice meccanismo serve a inserire, a seconda dei bisogni, le ruote oppure le eliche. Nella parte anteriore del veicolo trovasi un motore di 14 HP che dà su terra una velocità di 40 e in acqua una velocità di 12 chilometri all'ora. Nel veicolo hanno posto quattro persone.

Per una *degna partecipazione del Touring alle commemorazioni cinquantenarie della liberazione delle ue Sicilie che si faranno nel 1910*, la Direzione ha commesso ad una Commissione speciale di studiare organizzazione da parte del **Touring Club Italiano** d'accordo con l'*Associazione della Stampa*, coi Mu-
icipi, le Autorità e i Comitati locali di una **Carovana Nazionale Commemorativa dei Mille — Maggio 910** che si svolgerebbe da Quarto a Marsala, Palermo, Milazzo, Messina, Caprera con crociera nautica carovane automobilistiche, ciclistiche, ferroviarie in Sicilia.

Nel numero di febbraio daremo i risultati dei lavori di tale Commissione.

Il nuovo regolamento per gli automobili

Ai lavori della Commissione governativa che preparò il nuovo regolamento sulla circolazione degli automobili parteciparono, per lusinghiera deferenza del Ministro dei Lavori Pubblici onorevole Bertolini, i delegati dell'Automobile Club d'Italia e del Touring, « affinchè, diceva il cortese invito, fossero rappresentati nella Commissione i legittimi interessi degli automobilisti ». Com'è dunque che questi insorgono contro il nuovo regolamento? Hanno essi torto, oppure lo ebbero nel maggio scorso i due sodalizi trascurando gli interessi che dovevano difendere?

Nessun torto nè da una parte nè dall'altra. Perchè il Touring e l'Automobile Club esercitarono un'azione efficace tanto che il testo elaborato dalla Commissione non sanzionava alcuna nuova restrizione nonostante le tendenze coercitive che pur si eran fatte sentire, ma anzi concedeva qualche maggiore larghezza, come per esempio la prova del tipo e la velocità massima negli abitati elevata da 12 a 15 chilometri. Ma le tendenze restrittive si fecero sentire quando il testo elaborato dalla Commissione per diventare regolamento passò, secondo le competenze di legge, attraverso alle *alte sfere*. L'aggiunta di un inciso, il mutamento di un verbo, ecco le piccole cause di un grande rivolgimento, confermato ed inasprito nelle sue sanzioni penali dalle nuove disposizioni concernenti le ammende.

L'inciso aggiunto « limita la velocità al passo d'uomo nelle traverse degli abitati rurali ». Ora ad imitazione di quel filosofo greco che per confutare un collega negante il moto gli girava intorno, io vorrei invece di argomentare, aver il piacere e l'onore di condurre un po' in automobile gli autori della prescrizione suddetta.

Ed avrei cura di percorrere molte, e svariate traverse di abitati rurali, regolandomi nella velocità non secondo il regolamento, ma col mio criterio di automobilista e non limitandola quindi mai, salvo casi eccezionalissimi, al passo d'uomo. In breve: molte contravvenzioni esterne e forse anche *interne*, peserebbero su di me, ma i miei ospiti illustri avrebbero modo di fare varie ed utili osservazioni. Constaterebbero che non è punto necessario andar a passo d'uomo per fermar l'automobile di colpo; noterebbero che la larghezza delle traverse varia moltissimo da un abitato all'altro ed anche nello stesso abitato e che l'automobilista prudente — che sarei poi io — varia la velocità dell'andatura col variar della strada. Osserverebbero esservi traverse rurali che i pneumatici hanno esercitato più delle strade di molte città e che certa *rustica progenies* è automobilisticamente assai più evoluta di non poche cittadinanze.

E constaterebbero ancora i miei ospiti illustri che non è sempre facile sapere qual'è un abitato rurale. Il sobborgo di una grande città divien abitato rurale oltrepassata la linea ideale che separa il territorio del grande comune urbano da quello limitrofo del piccolo comune forese? O invece rimane città il gruppo isolato di case che appartenga ad un lontano comune cittadino?

Ov' è il criterio risolutivo per quanto nuovissimo « essere o non essere? »

Ma ormai solo una lunga serie di abitati rurali e l'attraversamento di una grande città ci divide dalla meta ed io divengo, *rara avis*, uno scrupoloso osservatore del regolamento.

Ed ecco che a furia di andar a passo d'uomo nella lunghissima sfilata dei suddetti abitati, qualcuno dei miei compagni di viaggio comincia sorridere e finisce coll'impazientirsi per l'inutil lentezza.

Giunti poi in città nel vedermi star ostinat mente dietro ad una carrozza o ad un tram p non oltrepassare, con essi, i 15 chilometri largi dal regolamento, certo qualcuno dei miei con pagni mi osserverebbe a ragione ch'io intralc la circolazione e faccio dell'ostruzionismo stradal

E arrivati alla meta i miei compagni di viaggi ammaccati tra l'incudine dei fatti ed il ma tello della legalità mi darebbero assai probabi mente l'amichevole consiglio di vendere l'autom bile. Forse non lo darebbero a me cui rimane magro conforto dell'aperta campagna coi su 40 chilometri non molti questi e non moltissim l'altra specie nelle regioni più dense di popol zione, che son poi quelle ove è maggiore il m vimento degli automobili.

Ma qual altro consiglio potrebbero dare a c adopera o noleggia l'automobile come mezzo trasporto urbano, suburbano e tra la città e i villaggi contigui? Gli usi più pratici ed ut quelli che tendono a diffondersi, che importa p molte ragioni diffondere? Ed infatti a che ser l'automobile se la sua velocità deve oscillare t il passo d'uomo ed il trotto del cavallo?

E vengo al mutamento di un verbo, il *verb* mutato nell'articolo 58: « per accertare le co travvenzioni i funzionari ed agenti *possono* i timare ai conducenti di fermarsi ».

Il *possono* sostituisce il *devono* che si legge nella, del resto, identica prescrizione del vecch regolamento (articolo 89) e restituisce agli onc della legalità la *contravvenzione a volo*. La qual com'è noto, è stata giuridicamente assai con battuta. Ma mi contenterò quì di alcune ovv considerazioni di fatto. Intanto l'agente, che l un duplice interesse ad ottenere la condanna, pr ferirà, *caeteris paribus*, di non intimare l'arres perchè in tal modo peggiorerà di molto la co dizione del contravvenuto. Il quale dopo va giorni e da lontano come si procurerà quei mez di difesa che spesso avrebbe potuto facilmen trovare sul luogo ed al momento? E talvol non gli converrà anche se potesse. Ma v'è di p

Se una guardia municipale fa bella most di sè in un crocicchio, o in un punto di mol passaggio, in genere là dove la sua presenza utile, ma è anche evidente, di contravvenzioni farà pochine e colpirà soltanto qualche aut mobilista, anzi qualche automobilastro, mol sventato e veramente pericoloso. Ma se la guard sullodata, appiattato lungo un tratto di stra largo, poco battuto, che anche gli automobil più prudenti percorrono interpretando... c larghezza il regolamento, ha facoltà di inc minare dal suo nascondiglio gli automob che a suo giudizio passano con velocità extr regolamentare, le contravvenzioni saranno a bondanti.

Ed il cantoniere che si trova sulla strada guarderà bene dal fare un cenno all'automob troppo veloce che ha scorto in lontananza, p si nasconderà dietro un palo telegrafico e c cherà di cronometrare — chiedo scusa alla gl riosa esattezza di questa parola — l'automob tra il suo palo e quello susseguente. Non impor che il cantoniere non abbia pratica di prende i tempi nè del resto possibilità di farlo col s orologio — non importa che l'angolo sotto quale vede il secondo palo telegrafico non

ısenta di stabilire con alcuna approssima-
ne di esattezza l'istante in cui l'automobile
oltrepassa. Un po' di buon volere supplirà a
tto questo ed il cronometrista d'occasione ele-
rà e documenterà con prove di fatto la sua
ntravvenzione.

Dunque se importa al legislatore che le con-
avvenzioni sien molte, senza badare nè alla
o utilità effettiva per la circolazione, nè alla
o giustezza e giustizia — certo la contravven-
ne al volo è ottima. Ma tutti sanno che gli
tendimenti del legislatore non posson esser
desti e tutti vedono che la contravvenzione
volo è pessima.

E c'è dell'altro. Gli agenti non sono infalli-
di e possono sbagliarsi nel legger la targa di
'automobile che velocemente passi loro da-
nti. Ed ecco che l'automobilista si vedrà pio-
re da un luogo dove non è magari mai passato
a contravvenzione per un reato che non ha
ai commesso. Potrà provare l'alibi, ma non è
impre facile ed è quasi sempre costoso.

E ancora gli agenti sono zelanti per dovere, ed
teressati nelle contravvenzioni per legge. Ma
zelo è pericoloso e l'interesse ancor più, e
iesti due pericoli combinandosi entro un agente
oco scrupoloso possono indurlo a valersi per
sue contravvenzioni a volo dei rapporti, chia-
iamoli così — di terzi. Ora se sbagli nella let-
ra delle targhe e contravvenzioni per inter-
osta persona si sono verificati col vecchio re-
olamento che prescrive l'intimazione del fermo
è notorio e naturale del resto; se ne verifi-
eranno certamente molti e molte di più quando
contravvenzione a volo sarà legalmente in-
aurata. La quale, si noti finalmente, se dan-
ggia gli automobilisti per bene, giova per
ntro a quei pochi che non lo sono ed alterano
loro targhe o si servono di targhe altrui. Per-
nè quando tutte le contravvenzioni o quasi,
ranno elevate senza far fermar gli automobili
questa è la conseguenza inevitabile della con-
avvenzione a volo — l'impunità sarà pres-
chè assicurata agli automobilisti disonesti che
uccano o falsificano la loro targa.

Chi poi trovasse esagerato od eccessivo ciò
ne precede o semplicemente volesse più ampi
articolari e maggior copia di esempi, consulti
i atti della Commissione Parlamentare Inglese
er la riforma del regolamento e legga attenta-
ente le deposizioni dei più autorevoli funzio-
arî di polizia.

E vengo alle ammende, le quali anzitutto non
ono dirò così, imputabili alla Commissione, che
on aveva competenza in materia, e si basano
i di una legge votata dal Parlamento poco
rima delle vacanze estive quando la Commis-
ione aveva da tempo finito il suo lavoro.

Coll'automobile, che è veramente un nuovo e
eraviglioso veicolo, entra nel nostro diritto il
uovissimo principio della responsabilità penale
solido tra il reo e l'innocente. Perchè d'ora
avanti per gli eccessi di velocità del guida-
re sarà responsabile in solido il proprietario
el veicolo anche se gli eccessi furono perpe-
rati contro il suo volere e senza che avesse
odo di evitarli. Non sanziona forse questa
isposizione una specie di immunità per gli
hauffeurs? I quali impunibili nella borsa perchè
on l'hanno ed impunibili per legge — contraria-
ente alle disposizioni generali del codice —
ella persona, diventeranno inviolabili a spese
ei proprietari.

E per ciò che si riferisce alle ammende pro-
riamente dette, non è illogico di colpire mag-
iormente l'eccesso di velocità — imprudenza
— che non per esempio, l'occultazione della
targa — frode — e frode che può mettere quais
sicuramente al coperto dalle conseguenze del-
l'imprudenza? Ed i limiti minimi delle ammende
non son essi troppo elevato? E' logico mul-
tare di lire cinquanta chi per inavvertenza
abbia lasciato spegnere il fanalino posteriore?
E' ammissibile che in caso di recidiva debba
sempre esser applicato il massimo dell' am-
menda? Non è ingiusto, non è enorme che
chi lascia spegnere due volte il sullodato fana-
lino sia punito nella stessa misura di chi per
due volte occulta la targa? A me par di trovare
in questi eccessivi, in questi irragionevoli rigori
una specie di eccitamento a delinquere automo-
bilisticamente. Perchè per i recidivi, e lo saremo
tutti in breve, varrà la pena — la frase ha una
speciale esattezza — di commettere i reati più
gravi per sfuggire quanto più è possibile, alle
conseguenze dei reati più lievi. Il rischio non
aumenta e crescon di molto i vantaggi. Tanto
più che l'oblazione non tempera più la tirannia
della ammenda, per l'articolo 60 che vuole quella
equivalente almeno al minimo di questa.

Dulcis in fundo, l'articolo 64, inasprendo sin-
golarmente l'articolo 104 del vecchio regola-
mento, istituisce in caso di sinistri producenti
lesioni di persone una presunzione di colpabi-
lità *juris et de jure* a carico dell'automobilista.
Se così non fosse come e perchè sequestrar sempre
il certificato d'idoneità del conducente? Se uno
stanco della vita, scegliendo forse una forma
nuova di suicidio, si getta sotto le ruote di un
automobile, perchè dovrà, senz'altro, togliersi
all'automobilista la facoltà di condurre? E come
se la caveranno i conducenti di professione?
Aggiungasi ancora l'indeterminatezza o meglio
la comprensività della parola: *lesioni*. Che vi
sia colpa dell'automobilista o non ve ne sia,
che le lesioni consistano in ferite gravi od in
semplici escoriazioni la conseguenza riman sem-
pre la stessa: il sequestro del certificato. E
poichè, anche questa è da notare, ogni certi-
ficato sequestrato sarà trasmesso al Ministero,
per riaverlo, sempre nella migliore ipotesi e
nelle circostanze più favorevoli, occorrerà all'au-
tomobilista un tempo non troppo breve.

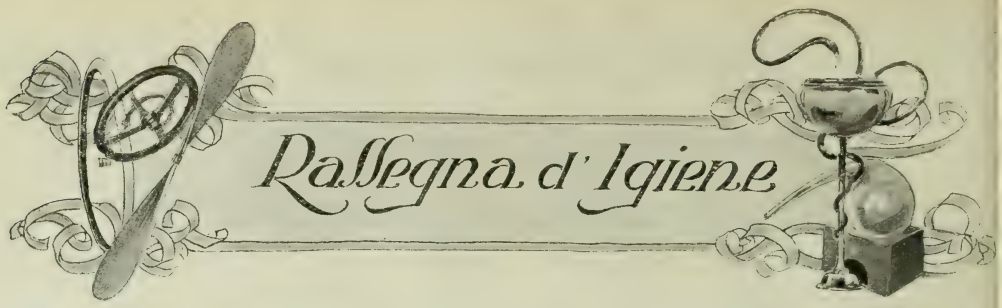
Altro ancora si potrebbe aggiungere contro
ed in favore e fu detto nell'articolo già citato
che l'avv. Belotti, caposezione legale del Tou-
ring, scrisse sul numero di Settembre di questa
Rivista; a me basta di aver accennato a quelle
disposizioni di cui maggiormente si lagnano gli
automobilisti. I quali, concludendo, a parte
certe intemperanze di forma ed anche di so-
stanza che trovan poi nella loro stessa inat-
tuabilità la più efficace condanna, non hanno
certo torto di protestare contro il regolamento.
E le proteste ragionevoli e temperate non ri-
marranno senza effetto, affidate come sono alla
prudente azione dell' Automobile Club e del
Touring.

A meno che non abbia ragione quell'auto-
mobilista scettico il quale affermava che i suoi
colleghi avevan torto marcio di protestare, per-
chè un regolamento è tanto migliore quanto è
più rigoroso e vessatorio, perchè da una parte
si cerca di eluderlo e dall'altra si va a rilento
nell'applicarlo, e concludeva:

« *Le leggi son ma chi pon mano ad esse?* »

Nel che vi potrebbe esser anche qualche verità,
non lusinghiera però per le leggi ed i legislatori,
nè vantaggiosa per la circolazione e la gran-
dissima maggioranza degli automobilisti vuole
l'ossequio alla legge ed il vantaggio generale
della circolazione.

G. G.



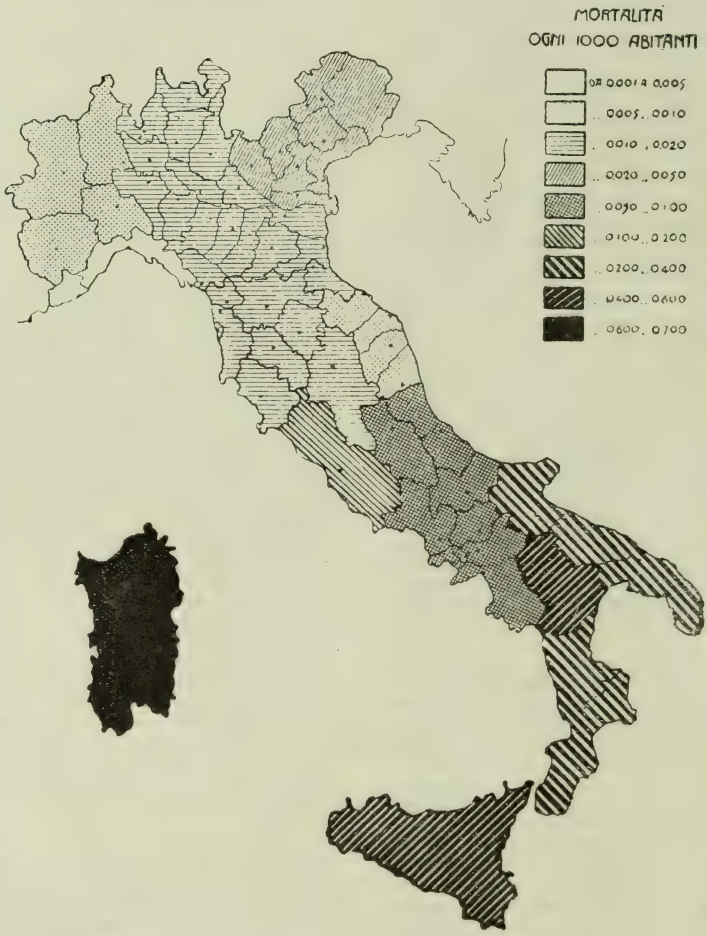
Geografia malarica.

La ferrovia e l'automobile, gli odierni mezzi del grande turismo, conoscono quasi tutte le vie e le regioni: le ubertose e lussureggianti di verde, le brulle e acquitrinose, le salubri e le miasmatiche: non è quindi inutile che segnaliamo — anche se è una piaga dolorosa del nostro paese che va però a poco a poco cedendo ai mezzi di cura e di profilassi — gli ultimi rilievi di geografia della malaria.

L'annata epidemica del 1908 fu assai mite nell'Italia superiore, adriatica centrale, nella meridionale e in Sicilia, mentre nel Veronese, forse nel Mantovano, certo nel Grossetano e nell'Agro Romano fu più grave che quella del 1907, e in Sardegna fu generalmente di maggiore estensione se non di maggiore intensità.

La cartina che riportiamo, riferentesi all' epidemia del 1907, ben chiarisce le varie zone di maggior mortalità. Rileva il prof. Celli, in un suo ultimo studio, che i nuovi contagi possono avvenire molto tempo prima dell'inizio delle febbri e quindi è necessario incominciare, almeno in alcune annate, le cure preventive assai presto, cure fatte di bonifica umana (chinino, alimentazione corroborante, igiene); che va sempre associata poi alla profilassi generale fatta di bonifica agricola e di tutela meccanica (reti metalliche) contro le punture delle anofele.

Le condizioni di miseria organica, risultano ancora purtroppo — come ben segnalò il Di Giovanni nei solfatari — causa assai frequente della recidività alla malaria: e in Sardegna i medici riconobbero come cause debilitanti predisponenti la maternità con tutte le sue complicazioni e conseguenze.



DISTRIBUZIONE DELLA MORTALITÀ MALARICA PER ZONA.

Quanto ai rapporti fra climatologia e malaria, fu notevole nel 1908 la grande siccità primaverile ed estiva, col precoce inizio dell' estate e dopo qualche acquazzone autunnale si protrasse il caldo anche in novembre.

La buona alimentazione è una causa di immunità relativa.

Quanto al chinino, non sono molto frequenti i fenomeni di intolleranza, e però è bene diffondere l'uso del chinino di Stato: l'essenziale è di somministrare le dose curative solo per il tempo strettamente necessario e vincere l' accesso riducendole poi subito alle dose profilattiche: e il Celli riconferma che per la più adatta somministrazione delle dosi preventive destinate alla cura radicale della infezione latente tutti ormai convengono essere migliore, perchè meglio tollerato, il metodo quotidiano con dosi variabili (centigrammi 20 - 60) secondo la più o meno ostinatezza del recidivare.

Patologia telegrafonica.

Binomio... arabo per quanto fatto con purissime radici elleniche: vogliam parlare delle condizioni del lavoro e delle malattie professionali del personale addetto ai servizî telegrafici e telefonici. Si è ultimamente riconosciuto dalle statistiche sani-

tarie e dalle inchieste cliniche che i telegrafisti sono, per ovvie ragioni d'ambiente e d'orario di lavoro, predisposti facilmente alle affezioni reumatiche ed infettive, a disturbi dell'apparato digerente, e del ricambio organico; inoltre è assai facile quella neurosi professionale nota sotto il nome di *crampo dei morsisti* consistente in disturbi della scrittura fino alla completa impossibilità di scrivere. I fattorini vanno assai soggetti ai raffreddori, al mal di testa, al batticuore, all'ernia.

Le telefoniste portano nella grande maggioranza la *cuffia* auricolare a destra: spesso sono costrette a cambiar parte dato il senso di *occupazione al capo*, di dolorabilità al padiglione dell'orecchio, o al vertice, formicolio alla testa, fiamme al viso, senso di freddo all'orecchio nell'uscire all'inverno.

Spesso le telefoniste sono colpite da scariche elettriche o dal crepitio di chiamata, quando due abbonati suonano nel medesimo tempo, o pure quando si toccano le spinette con le mani per la parte metallica, mentre l'abbonato chiama, talora invece accostandosi con la bocca al microfono di metallo. E' noto come tali accidenti siano aggravati da temporali o fulmini, in ispecie nelle lunghe linee interprovinciali. Frequenti sono pure presso le « signorine » le vertigini o gli svenimenti, e strane sensazioni di *testa che sale e scende*, di *testa piena*, di sogni con terribili *cauchemars*.

Talora furono riscontrati disturbi cardiaci, paralisi delle corde vocali, bagliori improvvisi e diminuzione di vista. Il *lavoro mentale* e non soltanto muscolare delle telefoniste si tramuta spesso in uno stato di attenzione aspettante, paurosa, che predispone alle *nevrosi d'angoscia* dei neuro patologi tedeschi: — e come osservarono i dottori Zevi e Mancioli, il *surmenage* auricolare diminuisce la durata della percezione osteotimpanica e della facoltà uditiva per l'orologio.

Aria e calore nei vagoni ferroviari.

Non parliamo di ferrovie italiane, ma di ferrovie d'oltre oceano.

Sulle vetture della « Pensylvania Railway Cy. » si è impiantato un sistema combinato di riscaldamento indiretto e di ventilazione simultanea: ad una delle estremità della vettura è disposto in ciascun angolo una specie di tromba a vento di tipo speciale, che conduce l'aria in condotti orizzontali posti a destra e a sinistra al disotto del pavimento: da questi condotti l'aria passa a mezzo di aperture speciali in un inviluppo longitudinale contenente un doppio ordine di due file di tubi di vapore sovrapposti; e si riscalda lambendo questi tubi e sfugge nell'interno del vagone dopo aver percorso speciali condotti in lamiera galvanizzata posti al disotto di ciascun sedile. L'evacuazione si fa in seguito a mezzo di aperture praticate nel soffitto al disopra delle lampade sull'asse mediano della vettura. L'insieme è stato combinato in modo da assicurare un ricambio d'aria di 1700 metri cubi, cioè di 15 volte il volume di un vagone in un'ora e per un numero massimo di 60 viaggiatori capace di fornire a ciascuno un volume di 28 metri cubi nello stesso tempo.

Le trombe a vento sono provviste di una specie di valvola che può essere manovrata dal conduttore del treno e che permette di fare penetrare l'aria in un senso o in senso opposto a seconda della direzione della vettura. Ancora, secondo l'*Igiene moderna*, un'altra valvola permette di sopprimere completamente l'accesso dell'aria, quando questa possa essere viziata, per esempio, al passaggio delle gallerie. Questi perfezionati sistemi di riscaldamento e di ventilazione eliminano la formazione di miasmo umano nelle vetture affollate e tolgono, con la migliore ossigenazione dell'ambiente, molte sofferenze.

il Medico del "Touring"

La prima seduta della Delegazione Romana del T. C. I.

Il 20 dicembre u. s. si riunirono in una sala di Montecitorio i senatori e deputati eletti per la delegazione romana del T. C. I.

Erano presenti i senatori: don Prospero Colonna e Biscaretti; e i deputati Ancona, Capece Minutolo, Compans, Da Como, Di Bagno, Foscari, Leali, Miliani, Montù, Raineri, Berlingieri, Vicini.

Avevano fatto adesione alla riunione gli onorevoli deputati: Battaglieri, Borghese, Morando, Saint Just e i senatori: Molmenti, Vigoni e altri.

Il direttore generale comm. Johnson ed il vicedirettore generale comm. Bertarelli, facenti parte della costituita delegazione in rappresentanza del Consiglio direttivo del T. C. I. esposero i capisaldi del programma d'azione del nuovo Ente il cui scopo sarebbe quello di facilitare lo sviluppo delle iniziative del Sodalizio nell'interesse del paese. Richiamarono l'attenzione dei convenuti sui problemi legislativi riflettenti la sistemazione stradale; i rapporti internazionali turistici interessanti i mezzi di trasporto; le dogane; l'assetto della legislazione forestale e la propaganda pel rimboschimento; i trasporti e le comunicazioni in genere, avuto speciale riguardo all'incremento ed alla facilitazione del ciclismo, dell'automobilismo, della navigazione e dell'aeronautica.

L'esposizione è stata accolta dall'unanime consentimento dei presenti, che costituirono la presidenza nelle persone di don Prospero Colonna, principe di Sonnino a presidente, dell'on. deputato conte Gian Giacomo Morando a vice presidente e del cav. uff. Italo Bonardi a segretario generale.

La riunione fu chiusa dopo una viva discussione circa l'opportunità di presentare prossimamente delle modificazioni alla legge sulla tassa automobili e biciclette e di temperare in forma più conveniente alle industrie, le disposizioni che riguardano la targa in prova delle automobili, e la misurazione della potenza di queste agli effetti fiscali.

Nel giorno seguente ebbe luogo una seconda seduta della Delegazione e si deliberò di presentare un'istanza al Ministro dei Lavori Pubblici, chiedendo l'abrogazione dell'art. 3 della legge 15 luglio 1909 che stabilisce l'ammontare delle ammende per le contravvenzioni alle disposizioni del regolamento sulla circolazione automobilistica ad uso pubblico e privato.

CALENDARIO - 1910 - DEL T. C. I. Alle Società Sportive, Sale di Convegno Ufficiali, Sale di lettura, Circoli, agli Alberghi e ai Garages affiliati, facciamo viva preghiera di esporre in modo evidente il Calendario loro spedito e di dare la maggiore diffusione alle schede di propaganda che vi sono annesse in blocco. — *Il Calendario, lavoro artistico in tricromia, con saggio della Carta d'Italia della regione che si desidera è anche posto in vendita a L. 1.*

In giro pel mondo

Aeronautica

Il 28 novembre scorso una cinquantina di rappresentanti del Senato e della Camera si recarono a Vigna di Valle per assistere alle manovre del magnifico dirigibile militare. La comitiva venne ricevuta dal Ministro della Guerra on. Spingardi, dal colonnello Moris, dal capitano Crocco e dai tenenti Munari, Scelzi, Ferrari e Ponzio della Brigata specialisti. In questa solenne occasione il rag. Piero Moro, consigliere del Touring ed il cav. Arturo Mercanti, segretario generale, presentarono al Colonnello Moris, a nome dell'Associazione, una pregevole medaglia d'oro ed una elegante Targa d'argento, quest'ultima dedicata alla Brigata specialisti. La bella targa, che fu posta a prua della navicella, portava incise queste parole:

« *Al Dirigibile Italiano 1 bis — Omaggio del T. C. I. — Raid Roma-Napoli — 1 Novembre 1909* ».

— E' questo — disse il cav. Mercanti consegnando gli astucci — l'omaggio degli ottantamila soci del Touring ai rappresentanti del genio militare che così nobilmente portano alto il nome dell'Italia nostra, cosicchè essa per merito loro può affermare di aver ormai raggiunto il primato nella risoluzione del difficile problema della Navigazione aerea.

Il Ministro della Guerra on. Spingardi manifestando il suo vivissimo compiacimento disse: « Per quanto alieno dal parlare, non posso, in questo momento, tacere innanzi alla imponente simpatica manifestazione fatta dal Touring al tenente colonnello Moris ed alla brigata specialisti del Genio, che, con amore, studiano e perfezionano questa macchina meravigliosa, destinata a risolvere un grande problema attorno al quale si sono affaticate e si affaticano le menti umane.

« A questo plauso mi associo con tutta l'anima, augurando a questi valorosi, nuovi trionfi per la grandezza della Patria. « Ed a voi » aggiunse rivolgendosi al signor Moro ed al cav. Mercanti « baldi rappresentanti della benemerita Associazione, che così fortemente ed efficacemente ha contribuito e contribuisce alla educazione fisica della gioventù italiana, io porgo a nome mio e dell'Esercito la espressione della più sincera e viva gratitudine ».

Quando cessarono gli applausi il colonnello Moris, seguito con intensa attenzione, spiegò ai presenti come ebbe origine il dirigibile dovuto agli studi e alle applicazioni dei capitani Crocco e Ricaldoni — quale ne siano l'ordinamento e la struttura particolare che lo rendono superiore a tutti gli altri dirigibili, i risultati splendidi ottenuti con le lunghe corse compiute e con la velocità massima raggiunta di 53 chm. all'ora. Fece gli elogi dei pilota Scelzi e Munari esponendo quali siano i grandi servigi che i dirigibili possono rendere al paese. Dopo aver tracciato un programma minimo di spese necessarie per una piccola ma potente flotta aerea, terminò calorosamente applaudito, invocando l'incoraggiamento del parlamento e l'interessamento del paese.

In fine si ebbero parecchie gite del dirigibile con su a bordo il presidente della Camera, deputati e senatori.

— E' noto come il conte Zeppelin abbia espresso l'intenzione di tentare la traversata dell'Atlantico in dirigibile.

A questo scopo il prof. Hergesell, uno dei collaboratori, compie attualmente la traversata a bordo di un vapore francese, onde fare le osservazioni meteorologiche ed atmosferiche opportune.

Il primo scalo di questo gran viaggio avrebbe luogo all'Isola di S. Thomas nelle Antille danesi, poi dirigerebbesi verso il mare dei Caraibi e di là nel Golfo del Messico ove raggiungerebbe un bastimento tedesco espressamente incaricato a raccogliere il dirigibile.

Un altro aeronauta, l'americano Giuseppe Brucker si è proposto egli pure di traversare l'Atlantico in dirigibile nella primavera prossima seguendo l'itinerario di Cristoforo Colombo.

— E' stata decisa la creazione di un museo di aeronautica a Francoforte.

— E' stata recentemente decisa l'organizzazione di un'Esposizione aeronautica permanente a Berlino; essa si terrà nel palazzo delle poste e vi saranno esposti null'altro che dei modelli di dirigibili che hanno già fatto delle prove, come il *Gross*, il *Parzeval* e lo *Zeppelin*. La lunghezza dei modelli dovrà essere uniformemente fissata entro i limiti di m. 1,20.

— E' stata testè inaugurata a Parigi la prima Scuola Superiore di Aeronautica. Questa istituzione sarà certamente accolta con grande favore in questi tempi nei quali l'aeronautica è uscita dall'incertezza grazie al suo orientamento industriale. Era tempo che si pensasse seriamente a creare la nuova generazione dei competenti pratici. Il corpo insegnante di questa Scuola è composto da tutti coloro i quali con teoria e pratica hanno a tutt'oggi portato l'aeronautica e l'aviazione ai risultati ben apprezzati. La Scuola Superiore di Parigi ha, oltre allo scopo di un insegnamento teorico, anche quello pratico e nelle officine dell'istituto vengono fatti eseguire dagli scolari molti adeguati esperimenti. La Direzione superiore dell'Istituto è affidata ad una Commissione composta dal maggiore Renard già comandante della Brigata Aereostieri, dal signor Ballif, presidente del Touring Club de France, dal signor Besancon, segretario generale dell'Aero Club de France dal gen. Langlois, dal sen. D'Estournelles de Constant e da una schiera di professori e membri dell'Accademia Francese.

Si sono già inscritti circa 120 allievi forniti in gran parte dagli Istituti Scientifici francesi.

— L'Aero Club d'America ha comperato un'estensione di terreno di circa 1200 ettari nella pianura di Hempstead a 130 chilometri da New York per la costruzione d'un gigantesco aerodromo. Verranno costruite due linee di volo rispettivamente di 20 e 32 miglia di lunghezza in linea retta e un circuito di 10 miglia, cioè circa 16 chilometri. Sul terreno verranno inoltre erette grandiose tribune e *hangars*. Si spera di poter affrettare le costruzioni in modo da poter organizzarvi la prossima gara Gordon-Bennett di aviazione.

— La flotta aerea tedesca è aumentata di una nuova unità: il *Leichlingen*, costruito recentemente da una Società di Elberfeld. Le caratteristiche di questo nuovo dirigibile sono: involucro non rigido, cubatura 2950 metri cubi, 56 metri di lunghezza e 10 di diametro massimo. La navicella ha una lunghezza di 27 metri su una larghezza massima di 1 e mezzo e la maggior altezza 2 metri; un motore Benz di 120 HP; pesa 420 chilogrammi. Ha un'elica con due palette in legno del diametro di 4 metri e mezzo, piazzata a prora della navicella. Fa 400 giri al minuto.

— La prima Esposizione di modelli di macchine per volare inaugurata testè a Ginevra ha sollevato grande interesse in Svizzera.

Si parla di indire per la prossima primavera un *meeting* di aviazione a Ginevra.

— Si è costituita recentemente una Compagnia tedesca di navigazione aerea, con un capitale di 3 750 000 franchi, sotto la presidenza del Borgomastro di Francoforte. La Compagnia si propone di stabilire delle stazioni di dirigibili a Baden-Baden, Manheim, Monaco, Lipsia, Colonia, Dusseldorf, Berlino, Dresda, Essen e Francoforte.

I Municipi di Amburgo, Monaco, Baden-Baden, e Francoforte, hanno offerto un contributo all'impresa, di oltre due milioni.

Alberghi

Si è pensato di riunire gli albergatori di tutte le Nazioni del mondo in una Associazione unica ed universale. Nel corso di una conferenza di albergatori a Lucerna, venne decisa la scelta di una città svizzera come sede della nuova colossale Associazione.

Alpinismo

L'assemblea generale dei delegati del Club Alpino Italiano tenutasi il 13 dicembre presso la sede cen-

trale di Torino, ha emesso fra altre, la deliberazione di tenere il 41° Congresso nell'estate prossimo.

Procedutosi alla nomina delle cariche sociali, sono risultati eletti: vicepresidente il comm. Palestrino, ed a membri del Consiglio direttivo il senatore D'Ovidio (Sezione di Napoli), conte Cibrario (Sezione di Torino), Berti (Sezione di Padova), Martinoni (Brescia).

— La Sezione di Padova del Club Alpino Italiano ha deliberato di costruire entro il 1910 un rifugio alpino in Cadore e precisamente nella località « Prà di Toro » — Comune di Domegge.

Il nuovo rifugio prenderà il nome di *Padova*.

Automobilismo

Nonostante il desiderio legittimo della Commissione Sportiva, di veder rinascere il *Grand Prix di Francia*, nonostante l'annunzio tendenzioso di questa rinascita, il bilancio delle adesioni al 30 novembre, data della chiusura delle inscrizioni, era di 12 veicoli. Sembra proprio che i costruttori di automobili abbiano deciso di rinunciare definitivamente alle grandi corse.

— Risulta dalle statistiche recentemente pubblicate in Francia che, durante i tre ultimi anni, l'aumento delle automobili industriali messe in circolazione, è stato più notevole di quello delle vetture da turismo.

Infatti tale aumento raggiunge 2372 vetture nel 1906, 2781 nel 1907, 3648 nel 1908; vale a dire che in tre anni furono 8802 le nuove vetture industriali; mentre durante il medesimo periodo di tempo la progressione delle vetture di turismo ordinario ha raggiunto soltanto la cifra di 7241.

— Tanto l'Automobile Club d'Italia, quanto i fabbricanti ed i commercianti d'automobili torinesi si sono rispettivamente riuniti in assemblea ed hanno votato due ordini del giorno di protesta contro le disposizioni del nuovo regolamento sulla circolazione automobilistica ed il disegno di legge relativo alla tassa sulle automobili.

E' d'augurio che l'applicazione del nuovo regolamento venga sollecitamente sospeso.

— Un inventore svedese, il signor Hurth Gross ha risolto il problema degli accumulatori leggeri tanto interessante per l'industria automobilistica.

L'accumulatore di questo inventore ha le dimensioni di una cassetta da sigari, pesa 1500 grammi e sviluppa 60 *volts*. Come curiosità va aggiunto che il signor Hurth Gross è un conosciuto maestro di musica che solo nelle ore di riposo si interessa di meccanica e elettrodinamica.

— Si sta studiando il progetto di una linea automobilistica Civitaquana-Castellamare Adriatico.

— Fra breve sarà inaugurata la linea automobilistica S. Sofia-Galeata-Civitella-Meldole-Forlì.

— Si sta studiando il progetto di una linea automobilistica da Oulx a Briançon e di una da Susa al Moncenisio.

— Nell'anno venturo si inaugureranno i servizi automobilistici tra Tai del Cadore e Villa Santina e tra Belluno e il Cadore.

— Fu istituito il servizio automobilistico tra Montesilvano e Penne in provincia di Teramo.

— Si è formata la Società per il servizio automobilistico tra Fano e Fossato.

Aviazione

Ad Antibo il 6 dicembre, durante una prova col suo aeroplano, l'aviatore Fernandez cadde da una diecina di metri d'altezza. Egli ebbe il torace schiacciato dal motore del suo apparecchio e morì istantaneamente.

E' probabile che qualcuno dei fili troppo esili di manovra del suo apparecchio si sia spezzato, causando il capovolgimento dell'aeroplano.

— Il noto *sportman* Leonino Da Zara, che fece costruire tempo fa un aerodromo nelle vicinanze di Padova, riuscì a compiere, poche settimane or sono, dei notevoli voli sul suo biplano tipo *Voisin*.

— Il 1 dicembre scorso Latham col suo monoplano raggiunse, durante un volo ufficiale, l'altezza di 550 metri.

— La Commissione Aeronautica Austriaca ha stabilito, fra altri, un premio nazionale di diecimila corone da assegnarsi all'aviatore che in circuito aperto farà almeno 30 chilometri. Un altro premio, pure di diecimila corone, è destinato all'aviatore che al primo concorso internazionale compirà il maggior percorso.

— Si calcola che si vadano organizzando, sotto il patronato dell'Aero Club di Francia, un complesso di gare aviatorie dotate in tutto di un milione e trecento mila franchi di premi, senza tener conto dei premi accessorî e degli oggetti di valore.

Ecco l'elenco dei diversi *meetings:* dal 6 al 13 febbraio Heliopolis, 212 000 franchi; 2-11 aprile Biarritz, 200 000 franchi; 3-10 aprile Cannes, 80 000 franchi; 7-9 maggio Bordeaux, 40 000 franchi; 14-22 maggio Lione, 150 000 franchi; 5-12 giugno Vichy, 30 000 franchi; 3-10 luglio eliminatorie per la coppa Gordon Bennett; 4-11 settembre Croix d'Hins, 200 000 franchi; 23-30 settembre Deauville Trouville, 200 000 franchi.

Si prevede però che parecchi di questi Circuiti non verranno ufficialmente sanzionati dalla riunione della Federazione Aeronautica Internazionale che avrà luogo il 10 gennaio p. v. a Parigi.

— La Lega Nazionale Aerea si preoccupa dell'eventuale possibile applicazione dell'aeroplano al servizio postale attraverso i diversi centri abitati della regione meridionale d'Algeria, dove i mezzi di comunicazione rapidi mancano assolutamente; e dove, a causa della natura del suolo, riesce difficilissimo stabilirli.

In attesa che dei tentativi ufficiali siano fatti, v'è là un'occasione magnifica per i nostri *sportsmen*, che intendono fare dei viaggi aerei, sopratutto in questa stagione.

Da Colombo-Nehar a Tombuctù, vi sono 1600 chilometri circa. Non senza sperare che questa distanza possa essere superata con un unico volo in un'epoca non lontana, si deve augurare che il sole algerino e gli altri vantaggi di questa regione, dal punto di vista aviatorio vi attirino qualcuno dei più destri campioni dell'aeroplano.

— La polizia specialmente incaricata di vegliare alla sicurezza dello Czar e dei Membri della Famiglia Imperiale Russa, temendo che i rivoluzionari stiano meditando di utilizzare gli aeroplani per lanciar delle bombe, ha risolto di circondare di misure precauzionali la residenza invernale di Nicola II. A quanto pare, sulla cima delle torri verranno installate delle sentinelle munite di cannocchiali coll'obbligo di ispezionare costantemente l'aria. Nessun esperimento di aviazione sarà permesso a meno di duemila metri dal palazzo.

— Luigi Blériot, durante una prova compiuta il 12 dicembre scorso a Costantinopoli, dove egli si era recato scritturato da un'impresa di spettacoli aerei, andò ad urtare, causa il vento impetuoso, contro il tetto d'una casa e cadde al suolo. Fortunatamente non si ebbe a deplorare alcuna grave lesione. Tuttavia il celebre aviatore francese fu costretto a rinunciare per un po' di tempo alle sue esperienze.

— Nel corrente gennaio a Lione vi sarà un'Esposizione di apparecchi di aviazione.

Brevetti d'interesse turistico

Nel mese scorso furono rilasciati dall'Ufficio competente, fra altri, i seguenti brevetti d'invenzione:

Avena Giuseppe fu *Domenico*, a Reggio Calabria: Nuovo motore Avena a gas o essenza a quattro tempi a grande compressione ed espansione.

Lahaussois René, a Parigi: Sistema di funzionamento dei motori ad esplosione (Prolungamento della privativa 92 834).

Max Wild e C. (Ditta), a Stuttgart (Germania): Bugia elettro-magnetica per motori ad esplosione.

Schweizerische Werkzeug-Industrie-Gesellschaft Katz e C., a Basilea (Svizzera): Carburatore per motori ad esplosione (Completivo della privativa 96 905).

Auteri Marazzani Salvatore, a Palermo: Corazza Auteri per la protezione dei copertoni di

gomma delle ruote di automobili, veicoli in genere ed attacco delle medesime (Prolungamento della privativa 84 181).

Baldi Giuseppe di *Luigi*, a Novara (Piemonte): Ruota elastica Baldi per automobili e carri da trasporto.

Taliani Michele, De Ferrari Giustino Colombo e *Taliani Tommaso*, a Roma: Sistema di sospensione elastica per veicoli.

Tassinari Emilio, a Castelfranco Emilia (Bologna): Pedivella allungabile ed accorciabile per bicicletta.

Guicu Firmin, a Digne (Francia): Bicicletta smontabile.

Pulifici Emidio, a Magliano Sabino (Perugia): Sospensione elastica sistema Pulifici N. 2 — per automobili ed altri veicoli per impedire gli urti, le trepidazioni, ecc.

Raimon Albert, a Parigi: Copertone pneumatico ad armature metalliche speciali per automobili.

Del Vitto Edoardo fu *Emanuele*, a Milano: Elice a succhiello e a compressione d'aria per dirigibili, areoplani ed idroplani.

Kerwat Gustav, a Antsodehnen (Germania): Macchina per volare.

Varni Alfredo fu *Antonio*, a Godiasco (Pavia): Aeroplano rotativo dirigibile, con paracadute ad ombrello.

Trüstedt Felix, a Charlottenburg, *Wegener Johannes* e *Wegener Ulrich*, a Berlino: Processo ed apparecchio per sviluppare lastre fotografiche e pellicole dopo l'esposizione alla luce senza bisogno di camera oscura.

Barth Siegfried, a Düsseldorf Obercassel (Germania): Pistone per motori ad esplosione (Rivendicazione di priorità dal 22 agosto 1908).

Deutsche Waffen und *Munitionsfabriken*, a Berlino: Sopporto a sfere per apparecchi di accensione.

Girin Joseph Marie Isidore, a Lyon (Francia): Sistema di cambiamento di velocità progressiva (Rivendicazione di priorità dal 15 nov. 1907).

Henriod Charles Edouard, a Neuilly s-S. (Francia): Disposizione che permette di rinfrescare con una corrente d'aria i cilindri dei motori a scoppio.

Morelli Ferdinando di *Francesco*, a Ferrara: Motore rotativo ad esplosioni multiple.

Allen John David e Conly John Austin, a Philadelphia, Pensylvania (S. U. d'America): Perfezionamenti apportati agli automobili (Importazione).

Berliner Elektromobil Fabrik Gesellschaft mit beschränkter Haftung, a Charlottenburg (Germania): Automobile elettrico con elettromotore sull'avantreno sterzabile a ruota unica. (Prolungamento della privativa 93 989).

Bernasse Maximilien Jean Baptiste, a Toucy (Francia): Armatura elastica per selle di biciclette e motociclette.

Hugon Henry Gaud, a Calais (Francia): Copertone di ruota con blocchi di caoutchouc separati.

Kelsey Herbert Company, a Detroit, Michigan (S. U. d'America): Ruota elastica per automobili.

Klein Robert, a Roud-am-Berg (Germania): Ruota pneumatica per veicoli di lusso di ogni genere.

Loock Wilhelm, a Heissen, Winkhausen, presso Muhlheim a. d. Ruhr (Germania): Automobile da terra e da acqua.

Musclow Harry, a Vancouver (Canadà): Camera d'aria per copertoni pneumatici.

Powell Evans, a Filadelfia (Stati Uniti d'America): Congegno per cambio di velocità per automobili con relativi sostegni. (Rivendicazione di priorità dal 2 novembre 1907).

Serpollet Léon, a Parigi: Automobile a vapore. (Prolungamento della privativa 81 680).

Sinclair Matthew, a Brondesburg e *Rucker Diederich*, a Londra: Ruota a cerchione e copertone movibile. (Rivendicazione di priorità dal 25 settembre 1907).

Società The Sindicat Français des Brevets E. M. Bowden Limited, a Londra: Perfezionamenti nei freni per velocipedi e simili veicoli. (Prolungamento della privativa 66 856).

Société Anonime H. et A. Dufaux et C.ie, a Ginevra (Svizzera): Motocicletta per signora. (Rivendicazione di priorità dall'11 novembre 1907).

Lüdecke Ferdinand, a Kalk (Germania): Copertone elastico per ruote.

Galli Vittorio fu *Sebastiano*, a Torino: Macchina per la locomozione aerea.

Pineschi Azeglio e Pineschi Lamberto, a Roma: Elica di propulsione e sostentamento per aeroplani, elicopteri e simili.

Tamagno Dionigi, a Torino: Aeroplano Tamagno per la conquista delle regioni aeree.

Hamburger Alfred e *Imhof Heinrich*, a Vienna: Apparecchio fotografico per sviluppare alla luce diurna.

Cartografia

La carta topografica delle regioni dell'Himalaya recentemente esplorate dal Duca degli Abruzzi, tracciata, com'è noto, dal tenente di vascello Negrotto che gli fu compagno nella spedizione e che adottò a quest'uopo il rilevamento fotogrammetrico è stata affidata all'Istituto Geografico Militare e sarà compiuta fra non molto tempo.

— Nello scorso novembre dietro invito del Governo inglese si riunì al Foreign Office a Londra una Conferenza internazionale onde prendere le necessarie disposizioni per la costruzione di una carta generale del Globo a colori in scala di un milionesimo. Secondo il progetto dato dal Congresso Geografico Internazionale di Ginevra del 1908, questa Carta dovrà essere divisa in fogli comprendenti ognuno 6 gradi di longitudine e 4 di latitudine. Le longitudini contate dal meridiano di Greenwich. Su ogni foglio figurerà una scala in chilometri oppure in miglia. Le altezze, le profondità in rapporto al livello del mare saranno indicate in metri e accessoriamente in piedi con curve di livello normalmente equidistanti di duecento metri; i nomi verranno scritti in caratteri latini.

Ciclismo

Anche quest'anno verrà organizzata la corsa ciclistica « Giro d'Italia ». Essa comprenderà due tappe in più del circuito dello scorso anno. La prima tappa si spingerà fino nel Friuli ed avrà termine ad Udine; la seconda comprenderà il percorso Udine-Ferrara; la terza Ferrara-Bologna; le altre rimarranno forse immutate.

Quest'anno il « Giro d'Italia » si compirà in un tempo più breve, avendo gli organizzatori deciso di non lasciare più di una giornata di intervallo fra una tappa e l'altra.

— La gara « Coppa d'Inverno », organizzata dalla Società *Pro Gorla I* e dallo *Sport Club Chiasso* su un percorso di chm. 115, si svolse il 19 dicembre scorso col seguente risultato:

Prima categoria: 1. Garavaglia, in ore 5,14'; 2. Chironi; 3. Bertarelli.

Seconda categoria: 1. Rognoni in ore 5,38'; 2. Carpi; 3. Collina.

— L'11 dicembre terminò nella pista di Madison Square, a New York, la corsa dei 6 giorni, alla quale avevano partecipato 17 corridori, fra cui gli italiani Giovanni Cuniolo ed Egisto Carapezzi.

Ecco l'esito della gara: 1. Rutt-Clarck tedesco australiano, coprendo nelle 142 ore chm. 4280,924, e una media di chm. 30,146 all'ora; 2. Vogler-Root — a un giro; 3. Walthour-Collis, americani — a una lunghezza; 4. Hill-Stein, americani — a una lunghezza.

Gli altri furono distanziati di parecchi giri.

Dei nostri connazionali, Cuniolo abbandonò la corsa alla fine della prima giornata, e Carapezzi dovette rinunciare poco tempo dopo.

Cinegetica

Dal principio di maggio all'ottobre del 1910, avrà luogo una Mostra internazionale di caccia e di *sports* affini, a Vienna. Mostra che sarà organizzata in occasione dell'80 anniversario dell'imperatore Francesco Giuseppe, il quale, come tutti sanno, è un cacciatore appassionato ed un tiratore emerito.

Ferrovie

— La linea Gaeta-Roccasecca è in costruzione — la Aquila Ascoli è già progettata.

- Si lamenta della lunga chiusura del passaggio a livello Caterina Redona della Ferrovia Valle Brembana.
- Le prove semestrali del funzionamento della Funicolare Sacro Monte sono riuscite ottimamente.
- È stata approvata la convenzione per la concessione la costruzione e dell'esercizio della ferrovia Iseo-Rovato, l allacciamento alla Brescia-Iseo mediante il tronco Bor-to-Paderno.
- Si sta studiando il progetto della ferrovia Ghirla - Ponte esa.

Tramvie — Filovie.

- Si è formato un Comitato per lo studio del progetto di a tramvia da Conegliano a Tezze.
- È in corso di studio il progetto per la costruzione di una ea tramviaria da Mortara per Parma, Cilavegna, Gravellona ssolnuovo.
- È stata solennemente inaugurata la filovia dalle cave di anito di Montovolo alla stazione ferroviaria di Riolo.

Fotografia

L'iposolfito di soda è, a giusto titolo il terrore quelli che vogliono fare delle buone fotografie. In viaggio capita che un dilettante poco pre-so impieghi per le sue operazioni di fissamento, lle bacinelle destinate allo sviluppo. Parecchi si-emi esistono che permettono di avvertire la pre-nza dell'iposolfito. Uno dei più semplici consiste l versare entro il recipiente incriminato, qualche ccia di permanganato di potassa all'uno per ille, con aggiunta di un'eguale soluzione di car-nato di soda. Se questa soluzione non scolora, ò significa che non vi sono traccie di iposolfiti. uesto procedimento permette del pari di assicu-rsi dell'eliminazione totale dell'iposolfito dalle stre e dalle carte fotografiche dopo la lavatura.

— Sovente i dilettanti sono imbarazzati nella elta delle tinte dei cartoncini fotografici.

Il gusto e sentimento artistico personale, per ianto elevati essi siano, non bastano sempre ad dicare una soluzione felice a questo proposito. E' quindi bene riferirsi a qualche regola risultante all'esperienza. Ecco una lista delle perfette com-inazioni di sfumature che armonizzano fra di ro:

Nero e bianco; azzurro e oro; turchino e arancio; zzurro e salmone; azzurro e bruno; azzurro e nero; zzurro, rosso scarlatto e lilla; azzurro, aranciato e ero; azzurro, bruno, cremisi e oro; azzurro, aran-ato, nero e bianco; rosso e oro; rosso, oro e nero; osso scarlatto e rosso porporino; scarlatto, nero bianco; cremisi e aranciato; giallo e porpora; erde e oro; verde e rosso; verde e cremisi; bleu. rchese e oro; verde, aranciato e rosso; porpora oro; porpora, scarlatto e oro; lilla e oro; lilla, scar-tto e bianco, o nero; lilla, oro, scarlatto e bianco; lla e nero; rosso chiaro e nero; nero, bianco o giallo, cremisi.

Ippica

er avvicinare un cavallo pauroso.

Se l'animale è di quelli che ha paura dell'uomo, ntrate nella scuderia; vedendovi, si scosterà volgerà la testa; continuate ad avanzarvi lenta-ente in modo che esso possa vedervi allorquando irigerà lo sguardo verso di voi; allora tendetegli mano sinistra e rimanete immobile, gli occhi ssi su di esso; seguite tutti i suoi movimenti con sguardo; in capo a dieci o quindici minuti, se cavallo non si muove, avanzate il più lentamente ossibile e senza far alcun rumore, continuando a enere il braccio teso in avanti; rimanete assoluta-ente immobile fintanto che egli si rassicuri. Ab-iate cura, tutte le volte che il cavallo si muoverà, i arrestarvi netto. Quando gli sarete vicino, al-ate gradatamente la mano e toccate leggermente a parte superiore della cavezza; se il cavallo si paventa, il che accade spesso, passategli rapida-ente le mani sulla fronte avvicinandovi per gradi lle orecchie e scendendo verso le froge, fino a che renda famigliarità colle vostre mani; accarezza-elo leggermente alla base delle orecchie e sulla ronte che è la parte più importante e che deve es-ere considerata come la base della sua sensibilità; oscia, delicatamente, avanzate verso il collo, pal-andolo con maggior pressione; così pian piano rriverete ad accarezzare il dorso dell'animale e ad bituarlo al contatto. Di là potrete spingervi alla coda e scendere ai piedi. Parlate al vostro cavallo con dolcezza; al principio dell'operazione ciò è meno necessario, ma allorquando si giunga al tempo di potergli dare dei comandi, egli saprà conoscere la vostra voce.

La scienza di addomesticare un cavallo non comporta virtù straordinarie o misteriose di magnetismo; non si tratta altro che di assicurare a poco a poco una bestia che ha paura dell'uomo e di famigliarizzarla con la vostra persona.

(*Le « Chasseur » français*).

Motociclismo

Sulla pista di Brockland a Londra venne testè battuto il *record* delle cento miglia in motocicletta leggera con una macchina di 3 e mezzo HP coprendo i 161 chilometri in 51 minuti 31' e $^1/_5$ di secondo.

Motonautica

Sotto gli auspici dell'Automobile Club Imperiale di Germania e del Sindacato dei costruttori si organizza un'Esposizione di motori e canotti automobili a Berlino.

L'Esposizione durerà dal 19 marzo al 3 aprile 1910.

Podismo

Il corridore ligure, Emilio Lunghi, è ritornato dall'America ove aveva stabilito i seguenti *records*: mezzo miglio inglese su 840,64 in 1 minuto 52'' $^4/_5$, superando il *record* di Kilpatrick; 700 *jarde* (metri 604,05) in 1 minuto 27'' $^4/_5$, *record* precedente 1 minuto, 31''; $^2/_3$ del miglio inglese (metri 1072,88) in 2 minuti 43'' $^3/_5$, *record* precedente 2 min., 48'' $^1/_5$.

— Il giorno 18 dicembre scorso si svolse a Londra una gara podistica su percorso di *Maratona* fra l'italiano Pietri Dorando e l'inglese Gardiner. Il nostro connazionale rimase soccombente e l'avversario compì il percorso in ore 2,37', 1'' $^2/_5$.

— Gardiner, il recente vincitore di Pietri Dorando, si misurerà il 3 giugno prossimo ad Edimburg in un'altra *Maratona*, in cui avrà per competitore il francese Saint-Yves, prima di lui *recordman* mondiale su questo percorso.

— Pietri Dorando si incontrerà il 16 gennaio prossimo venturo con l'americano Hayes, che lo aveva recentemente sfidato.

Viabilità

La catramatura delle strade, che molti credono una novità, ha un'origine tutt'altro che recente.

A Nottingham, in Inghilterra, esistono delle strade che cominciarono ad essere incatramate fino dall'anno 1840.

In Francia, i primi tentativi di questo genere rimontano ad una quarantina d'anni or sono.

Occorre dire che l'esito di questi esperimenti fu incerto e non incoraggiò per allora a continuare.

Inchiesta permanente sulla viabilità. (1)

Questa inchiesta venne da parecchi mesi iniziata e condotta allo scopo di fornire ai turisti informazioni mensili sullo stato delle strade ch'essi devono percorrere.

Rinnoviamo l'invito a tutti coloro che ci hanno fornito e ci forniscono le notizie che qui riportiamo, a volerci continuare il loro valido appoggio nell'opera da noi iniziata.

3 Per tratti inghiaiata nel tratto Torino-Asti.
3 Mal tenuta, solchi profondi nel tratto Asti-Tortona.
4 Per tratti inghiaiata, nel tratto Biella-Romagnano Sesia.
11 Fangosa e polverosa, solchi profondi e numerosi nel tratto Chivasso-Casale Monferrato.
15 *bis* Per tratti inghiaiata, solchi poco profondi da Castigliole a Sampeyre.

(1) Il numero corrisponde a quello della guida delle strade di grande comunicazione.

15 *bis* Per tratti inghiaiata, solchi poco profondi da Sampeyre a Casteldelfino.
17 Per tratti inghiaiata, fangosa nel centro, da Savigliano a Trinità.
34 Pessima nel tratto S. Giuseppe-Altare.
41 Fangosa nel centro, solchi poco profondi nel tratto Borgosesia-Varallo.
46 Pessima nel paese di Tronzano Vercellese nel tratto Vercelli-Cigliano.
49 Per tratti inghiaiata, fangosa sulla banchina da Milano a Seveso.
50 Fangosa nel centro e sulla banchina nel tratto Seregno-Giussano.
50 Per tratti inghiaiata, solchi poco profondi dalla Madonna del Ghisallo a Bellagio.
51 Le gallerie tra Olcio e Lierna e tra Varenna e Bellano sono in pessime condizioni, e la strada nel tratto Tonzanico-Bellano è per tratti inghiaiata.
51 Carreggiate profondissime nel tratto Bellano-Dervio.
54 Fangosa, polverosa, con solchi molto profondi, per tratti inghiaiata da Pontedecimo a Sampierdarena e a Genova.
56 A un chilometro ad ovest da *Corteolona è vietato il passaggio sul ponte in muratura.*
81 Cattiva nel tratto Crema-Soncino.
82 Molto fangosa nel tratto Valenza-Alessandria.
85 Manutenzione poco curata nei tratti Stradella-Rottofreno e Rottofreno-Piacenza.
85 Cattiva nel tratto Cremona-Pontevico.
92 *bis* Poco buona nel tratto Cremona-Raganzola.
100 Fangosa, a tratti inghiaiata da Verona ad Isola della Scala.
109 Ingombra di neve nel tratto Recoaro-Valli dei Signori.
131 Pessima nel tratto Amaro-Tolmezzo.
138 Con solchi profondi da Bolognana a Lucca.
139 Inghiaiata per tratti da Bologna a Vergato • Bagni Porretta-Pistoia.
141 Per tratti inghiaiata da Bologna a Firenze — (*in riparazione tra la Futa e Cavigliaio*).
142 Per tratti inghiaiata da Bologna a Castel San Pietro — ottima da Sinigaglia a Rocca Priore.
144 Completamente inghiaiata e per tratti cilindrata da Bologna a Lugo.
145 Per tratti inghiaiata da Ravenna a Classe, ottima nel resto.
146 Per tratti inghiaiata da Ravenna a Faenza, inghiaiata da Casaglia a Firenze.
147 Per tratti inghiaiata.
148 Per tratti inghiaiata.
150 Fangosa dalla Spezia a Massa e a Viareggio, e nel tratto Cecina-Grosseto (la barca sull'Ombrone spesso non funziona — girare per Scansano).
153 Completamente inghiaiata da Empoli a Firenze.
159 Cattiva da Cecina a Poggibonsi.
162 Per tratti inghiaiata da Benevento a Viterbo.
168 Per tratti inghiaiata.
172 Per tratti inghiaiata.
181 Sospesa la viabilità tra Gubbio e Scheggia.
182 Per tratti inghiaiata da Perugia a Città di Castello.
194 Pessima da Roma a Rieti.
198 Per tratti inghiaiata.
200 In parte cilindrata e in parte inghiaiata da Capua a Napoli.
201 Pessima da Roma a Velletri.
209 Franata in qualche punto da S. Bartolomeo in Galdo a Benevento.
213 Cattiva da Lucera a Foggia.

Una nuova pubblicazione stradale del Touring.

Nel campo speciale delle pubblicazioni, che costituiscono una delle forme importanti della propria attività, la Commissione Strade del Touring in modo particolare ha curato l'edizione di Manuali che costituiscono un ciclo, ove tutti coloro che s'occupano di manutenzione stradale, dal più umile agente al funzionario più elevato in grado, possono trovare nozioni utili o temi di proficua discussione.

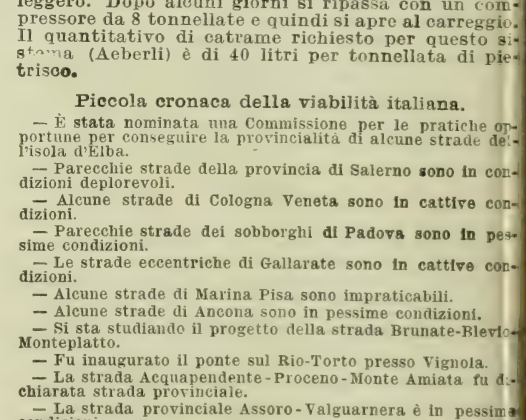
Mancava ora, alla serie, un Manuale che si indirizzasse agli agenti intermedi, capi cantonieri e assistenti, e in generale ai preposti alla sorveglianza quotidiana. E tale opera, che venne intitolata: *Note tecniche di buon governo stradale*, dettata da persona di ben noto valore e di competenza completa in tale materia, l'ingegnere Enrico Pozzoli dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Milano, risponde precisamente a questo scopo.

Sono notizie ed ammaestramenti esposti in forma chiara e precisa; è l'esposizione netta di procedimenti e di metodi di manutenzione che ormai sono divenuti di necessità assoluta per la conservazione delle massicciate stradali. Come alle opere precedenti, così a questa verrà data quella larga diffusione che riteniamo opportuna al conseguimento dello scopo che il Touring si è prefisso: il miglioramento della viabilità, nell'interesse dell'agricoltura, dell'industria, del commercio e di quel turismo, che, forte dei progressi di questi ultimi tempi, richiama italiani e stranieri a percorrere in ogni senso il nostro bel paese per goderne gli splendori di natura e d'arte.

— A Milano è in esperimento una massicciata stradale costituita da pietrisco rivestito, prima del suo collocamento, con catrame reso denso coll'aggiunta di pece.

Il pietrisco incatramato, giunto alla *fase di maturazione*, per la quale viene lasciato in cumuli per alcune settimane, lo si stende in due strati distinti sulla superficie stradale ben compatta ed asciutta.

Il primo strato di 10 centimetri è formato con brecciame avente elementi della grossezza da 4 a 6 centimetri; il secondo strato, alto 25 millimetri, è costituito con pietre del diametro di 2 centimetri.



Ognuno dei due strati viene cilindrato separatamente senza impiego di acqua e con compressore leggero. Dopo alcuni giorni si ripassa con un compressore da 8 tonnellate e quindi si apre al carreggio. Il quantitativo di catrame richiesto per questo sistema (Aeberli) è di 40 litri per tonnellata di pietrisco.

Piccola cronaca della viabilità italiana.

— È stata nominata una Commissione per le pratiche opportune per conseguire la provincialità di alcune strade dell'isola d'Elba.

— Parecchie strade della provincia di Salerno sono in condizioni deplorevoli.

— Alcune strade di Cologna Veneta sono in cattive condizioni.

— Parecchie strade dei sobborghi di Padova sono in pessime condizioni.

— Le strade eccentriche di Gallarate sono in cattive condizioni.

— Alcune strade di Marina Pisa sono impraticabili.

— Alcune strade di Ancona sono in pessime condizioni.

— Si sta studiando il progetto della strada Brunate-Rlevio-Monteplatto.

— Fu inaugurato il ponte sul Rio-Torto presso Vignola.

— La strada Acquapendente-Proceno-Monte Amiata fu dichiarata strada provinciale.

— La strada provinciale Assoro-Valguarnera è in pessime condizioni.

— Vennero accolte e sussidiate molte domande per la costruzione di strade nel Bresciano.

— Si sta studiando il progetto per la costruzione di parecchie strade nel Friulano.

— È quasi sicura la costruzione della strada Finale-Mallare.

— Tra breve saranno iniziati i lavori per la nuova strada Cotrianni-Bagni di Casciana.

— Il Consiglio Provinciale di Arezzo ha approvato il progetto della strada interprovinciale Londa-Stia.

— Venne definitivamente approvato il progetto della strada fra S. Giovanni a Bianco e S. Gallo in provincia di Bergamo.

— Fu inaugurata la nuova strada carrozzabile Ripiglio-Montemignaio, la quale con lievi pendenze conduce a 904 m. s. m. e comunicazione commercialmente e turisticamente desiderata.

— Ora sarà discusso il tronco Montemignaio-Vallombrosa, progettato come continuazione, che farà conoscere al turista non solo le celebri abetine di Vallombrosa, ma le altrettanto splendide faggiete.

IL TURISMO NELLA LEGISLAZIONE E NELLA STATISTICA

La discussione parlamentare sulla tassa biciclette.

E' confortante l'affermare come tutti si mostrarono favorevoli alla diminuzione della tassa. Anzi si sentiva che l'aspirazione degli oratori era quella di ottenere senz'altro l'abolizione di essa. Questa tendenza fu sostenuta dall'onorevole Samoggia, il quale vedendo le difficoltà dell'immediata esenzione generale, propose con un ordine del giorno firmato anche dagli onorevoli Giacomo Ferri e Agnini che tale esenzione si estendesse almeno « ai velocipedi usati dai lavoratori poveri che hanno la abitazione loro a distanza superiore a due chilometri dai luoghi abituali del loro lavoro ». Tale proposta non ebbe fortuna, perchè si obbiettò da parte del Ministro delle Finanze e del Relatore della legge che difficile sarebbe distinguere gli operai poveri da quelli più agiati e difficile sarebbe stato di ben controllare la distanza dal momento che le biciclette non hanno tassametro; d'altronde la diminuzione della tassa, senza creare pericolosi privilegi, rispose l'on. Morelli-Gualtierotti, è un vantaggio per tutti. Allora l'on. Samoggia tentò un'altra distinzione e cioè: come colla tassa sui cani, sui cavalli, sulle vetture si distingue ciò che può essere mezzo di lavoro, da ciò che è semplicemente oggetto di lusso, e si grava la tassa su questi ultimi, così si distingua la bicicletta del lavoratore, da quella che si adopera per *sport*. Come si vede è sempre lo stesso concetto che domina e che offrendo le obiezioni della precedente proposta, venne respinto.

Per queste ragioni l'on. Samoggia affermò trattarsi di una timida riforma, tanto più che col ritorno alla targhetta fissa si inasprisce la tassa, ma l'on. Montù fece osservare che la targhetta mobile non era che a vantaggio dei ricchi, di quelli cioè che hanno più biciclette, non dei lavoratori che non ne hanno che una sola. Il ritorno alla targhetta fissa venne pure approvato dall'on. Brunialti, il quale disse che dopo essere stato il grande sostenitore della targhetta mobile, ora riconosceva di essersi, in seguito a tanti abusi, convertito.

Ma su di un'altra importante questione si volle portare la discussione e tutti i sopra ricordati deputati proposero la percezione da parte delle provincie d'una frazione delle tasse automobilistiche spettando anche ad esse il governo delle strade. E' il sistema inglese stabilito nella riforma tributaria di Lloyd George, nel quale è detto che le tasse automobilistiche formino un fondo separato per opere e miglioramento delle strade. Ma si obiettò che non tutte le strade sono provinciali, nè sono ugualmente ripartite nelle varie provincie; inoltre la tassa sulle automobili non dà più di lire 600 000 l'anno, ed è ben poca cosa se si dovesse ripartire fra lo Stato e le 69 provincie. E' pur da notare che se si voleva dare un vantaggio alle provincie, non si sarebbe potuto pretendere il sacrificio dei comuni i quali nel complesso si calcola perdano lire 600 000 per la diminuzione della tassa biciclette ed altrettante ne perde lo Stato. La diminuzione della tassa aumenterà certo il numero delle biciclette, ma l'aumento del reddito sarà però graduale ed una perdita nei primi anni si avrà sempre. Il Ministro delle Finanze affermò che nell'anno finanziario 1908-1909 la tassa delle biciclette ed automobili rese cinque milioni e mezzo e che la riduzione porterà ad un milione e duecentomila lire di minore introito.

Importante fu la proposta dell'on. Leali, accettata dalla Camera, per la quale chi acquista l'automobile durante l'anno, la tassa sia ridotta di tanti dodicesimi quanti saranno i mesi trascorsi dal principio dell'anno. Tale modifica era stata caldamente sostenuta dal Touring, come lo era stato quella della tassa sulle automobili in prova, quella di portare fino ai 9 HP la tassa di L. 90 e di diminuire da 30 a L. 25 quella dei motocicli.

Ho voluto esporre quanto si è ottenuto e quanto si potrà ottenere in avvenire, perchè gli appassionati della legislazione turistica possano portare il loro studio sopra queste riforme che, se paiono modeste, pure toccano tante migliaia di cittadini.

Un Comitato Giuridico Internazionale per l'aviazione.

Sotto questo titolo si è costituito a Parigi un Comitato avente lo scopo di difendere nei rispettivi paesi gli interessi dell'aviazione nei rapporti della legislazione vigente e quello di studiarne le future norme giuridiche.

Presidente del Comitato direttivo è l'avv. Eduardo D'Hoogue, e segretario internazionale di esso l'avv. Gastone Delayen. Appartengono al Comitato direttivo distinti avvocati francesi e, per la Germania, l'avv. Schirokaner, per l'Inghilterra l'avv. Perowne, per il Belgio l'avv. Brunet, e l'avvocato Raffaello Ricci nominato dal Comitato delegato nazionale per l'Italia. Si attende ora alla organizzazione di Comitati di difesa e di dottrina nei diversi paesi, sotto la direzione dei delegati nazionali rispettivi.

Costruzione e ricostruzione delle strade d'allacciamento per i Comuni isolati.

Malgrado la legge sulle strade comunali obbligatorie, non pochi sono i comuni che si trovano segregati dal consorzio civile, non essendo congiunti alle strade esistenti se non da mulattiere in pessime condizioni. I Comuni in stato d'assoluto isolamento sono risultati in numero di 335, appartenenti a 37 provincie e per essi occorrerà costruire o ricostruire 1850 chilometri di strade per una spesa di L. 39 500 000. Fu appunto per iscrivere in bilancio questa spesa che il cessato Ministro dei Lavori Pubblici presentò al Parlamento nel novembre scorso un progetto di legge col quale si dava esecuzione alla legge 15 luglio 1906 che prescriveva la costruzione di queste strade. Il progetto dell'onorevole Bertolini stabilisce inoltre che solo le strade aventi spiccatissimo carattere di urgenza ver-

NON FATE ACQUISTI

senza prima aver esaminato il nuovo catalogo delle Biciclette

(THE PEARL) PERLA (THE PEARL)

Si invia gratis e franco ai soci del T. C. I.

E. BOZZI & C. - Corso Genova, 9 - MILANO

ranno fatte dallo Stato, mentre si dà facoltà alle Provincie ed ai Comuni di sostituirsi allo Stato, salvo ad ottenere il rimborso *à forfait* della spesa. La Cassa Depositi e Prestiti è autorizzata a concedere mutui verso il pagamento del solo interesse annuo, metà del quale verrà pagato dallo Stato; e se i Comuni faranno le strade coi loro mezzi non per questo non verranno rimborsati nella misura stabilita, poichè uno degli intendimenti del progetto è appunto quello di promuovere e favorire l'iniziativa degli Enti locali.

Le tasse automobilistiche in Inghilterra.

E' noto che in Inghilterra il conflitto costituzionale fra la Camera dei Lords e quella dei Comuni si deve alle riforme fiscali del *Finance Bill* sulle quali si dovrà pronunziare il paese.

Ormai non si parla più di riforme tributarie senza correre ad aggravare gli automobili che sempre si ritengono veicoli di lusso. Infatti la riforma di Lloyd George che si fonda sul principio che non basta allo Stato vedere *quanto* possiede il cittadino ma *come* possiede, non poteva trascurare la ricchezza che ha il suo esponente nell'acquisto di un'automobile, e perciò vennero rimaneggiate le tasse secondo una scala di forza motrice da L. 25 per le motociclette, a L. 1050 per le macchine d'oltre 60 cavalli di forza. Vennero riconosciute esenti da tassa le vetture pubbliche, *omnibus*, ambulanze e le macchine per i pompieri. Le tasse sono poi ridotte della metà per le automobili tenute dai medici per scopi professionali ed una esenzione è pure concessa per le macchine dei visitatori stranieri.

Una somma uguale agli introiti netti delle dogane e dei dazî sullo spirito per locomozione e delle tasse sulle automobili formerà un fondo separato annuale per i miglioramenti stradali.

I. B.

BIBLIOTECA

L. Tillier, *Le Caoutchouc,* Pubblication Lucien Aufry, Paris.

Come si raccoglie il caucciù? come si prepara e si mette in commercio? Quali ne sono i destini nell'industria del futuro? A queste domande risponde con rara esattezza di notizie l'autore, il quale sembra essersi fatta una specialità divulgativa di ciò che si riflette alle materie prime dell'automobilismo.

Guido Biagi ed Enrico Bianchi, *La storia di Roma nei monumenti e nelle arti figurative.* Album iconografico a compimento dei testi scolastici, con quattrocentocinquanta figure. L. 3,75. Firenze, Bemporad.

L'edizione è in tutto degna dello scopo educativo ed istruttivo propostosi ed è forse un indice benaugurante d'un nuovo orientamento didattico, assai profittevole.

Dott. M. Falciai, *Arezzo* (La Toscana illustrata). L. 2,50. Francesco Lumachi, editore, Firenze.

Tanti sono i tesori artistici delle nostre città toscane, e così illustri le stratificazioni storiche ch'esse serbano tangibilmente nel proprio seno, che la bibliografia non potrebbe mai propriamente dirsene sufficiente. Utilissimo quindi l'ottimo libro del Falciai e gliene va attribuita lode per le doti intrinseche dell'opera.

= La = superiorità = dei = Pneumatici

DUNLOP

è sufficientemente dimostrata dal fatto che le Marche

Adler Rudge Witworth Milano
Alcyon Gritzner Wolsit
Bianchi Globo Roland

1910 li hanno adottati per la stagione 1910

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE Co. (Cont.) Ltd.
Via G. Sirtori, 1A - MILANO - Telefono 12-70

Henry Prentout, *Caen et Bayeux* (Les villes d'art célèbres.) H. Laurens, éditeur, 6, rue de Tournon, Paris.

Il volume appartiene ad una serie di finissime pubblicazioni con cui la Ditta parigina imprende un pellegrinaggio intellettuale traverso le città del mondo più notevoli per i loro monumenti artistici. Esso non è meno pregevole di quelli che lo precedettero e vale la pena d'essere indicato ai buongustai.

A. L. Leroy, *Nos fils et nos filles en voyage.* Paris, Vuibert et Nony, éditeurs, 63, Boulevard Saint Germain, Paris.

Il racconto turistico, quando è intrecciato ai casi di qualche personaggio, in modo da costituire un vero e proprio romanzo, ha la virtù rarissima di farsi leggere. Tale è appunto quella che constatiamo in questo libro. Altro encomio migliore non sapremmo attribuirgli.

Gemma Giovannini, *Le donne di casa Savoia.* Pag. 453; L. 3. Tipografia Editrice L. F. Cogliati, Milano, corso Porta Romana, 17.

Coscienzioso e colorito studio d'una parte di nostra storia che ha un particolare fascino di gentilezza.

Dott. E. Festa, *Nel Darien e nell'Ecuador.* (Diario di viaggio di un naturalista). Pag. 397; L. 10. Unione Tipografica Editrice Torinese, corso Raffaello, 28, Torino.

Ottimamente ha fatto l'autore aggiungendo al titolo principale, lo scopo del viaggio da lui compiuto ed il peculiare carattere dell'opera. Poichè a molti che aspettano una descrizione vivissima dei paesi attraversati, potrebbe costare una delusione il rilevare il poco colore locale dato alla parte descrittiva che è, per forza di cose, sacrificata alla classificazione della fauna e della flora incontrata dal viaggiatore, durante la sua esplorazione scientifica. Il volume appare in una superba edizione sia dal lato tipografico che da quello illustrativo.

Charles Rabot, *Au Cap Nord.* Itineraires en Norvège, Suède, Finlandie. Librairie Hachette et C., Paris.

Sono le terre vaghe del sogno, verso cui i popoli meridionali sentono talvolta il bisogno di andare come per rifarsi del realismo violentemente pittorico delle nostre terre e dei nostri cieli. E' perciò che aprendo questo libro l'anima corre quasi con nostalgia alle regioni nordiche che vi son rievocate con tratti descrittivi coloriti e con abbondanza e precisione di dati informativi.

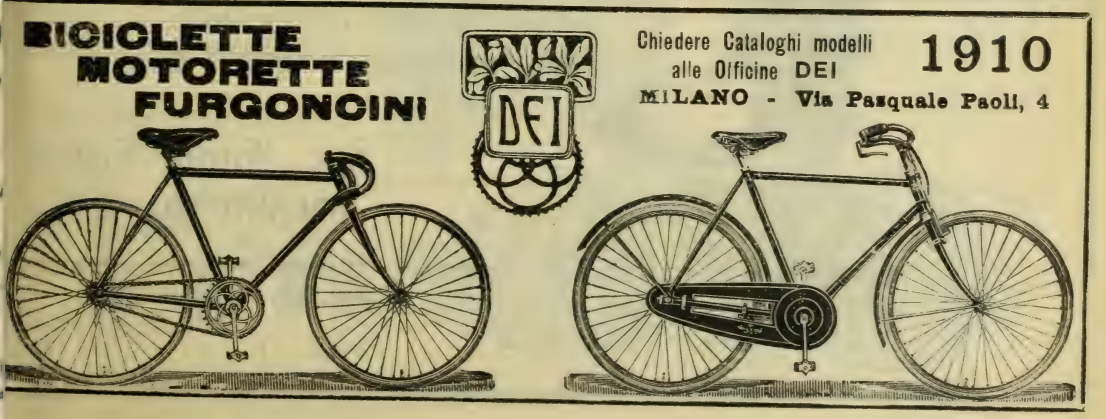
Francis Kinsley Hutchinson, *Motoring in the Balkans,* along the highways of Dalmatia, Montenegro, the Herzevina and Bosnia. Pagine 341; dollari 2,75. A. C. Meclurg e C., Publishers, New York.

In una lussuosa veste, stampato con nitidi caratteri tipografici ed intercalato di elegantissime vignette, il libro offre all'amatore un racconto vivo e colorito d'un viaggio automobilistico in una regione che non si sa se interessi maggiormente sotto il riguardo estetico o quello politico. Questo volume costituisce un elemento non comune e gradevolissimo di cultura e di pratica turistica.

Société des Promenades, *Epinal,* centre des excursions dans les Vosges (Son origine, ses promenades). P. Testart, Imprimeur-éditeur, Epinal.

A quelli che hanno abitudine od intenzione di visitare i luoghi pittoreschi della Francia, segnaliamo questa guida, meritevole sia per la regione che tratta, sia per la quantità e l'utilità dei ragguagli che racchiude.

Baedeker, *Italie septentrionale jusqu'à Florence.* Avec 30 cartes et 40 plans. Pag. 455; Marchi 8. Lipsia Karl Baedeker, editore.



Baedeker, *Italie centrale et Rome.* Avec 19 cartes et 55 plans. Marchi 7,50. *Italie des Alpes à Naple.* Avec 25 cartes et 52 plans. Lipsia, Karl Baedeker, editore.

A differenza di molte opere del genere, raffazzonate più per servire di pretesto a speculazione reclamistiche, che di guide ai turisti, queste opere hanno il merito di una grande e rara esattezza di ragguagli. Non si saprebbe segnalare ai viaggiatori dei libri più pratici e necessarî.

Giuseppe Conti, *Firenze, dai Medici ai Lorena.* Storia; Cronica aneddotica; Costumi (1670-1737). Con 136 illustrazioni e 12 fac-simili. Firenze, R. Bemporad e Figlio, editori.

Quel malinconico periodo di storia italiana è reso con una lucidezza descrittiva, con una dovizia di documenti e con una perspicace coscienziosità di deduzioni veramente ammirabili. Il volume ha anche il pregio d'una bella eleganza esterna.

Ugo Luzzi, *L'armata del Persano ad Ancona nel 66.* Impressioni dell'epoca. L. 0,60. Milano, Tipografia dell'« Unione », via Solferino, 11.

Filippo Terrile, *Viaggiando ad occhi aperti.* Trattenimenti famigliari su argomenti di geografia e di scienze naturali. Pag. 254; L. 4,25. Milano, Casa Editrice L. F. Cogliati, Corso Porta Romana, 17.

Avv. prof. G. B. Penne, *Dall'America all'Africa.* La missione coloniale del popolo italiano. Pagine 104; L. 1. — Tipografia Nazionale, Ditta G. Bertero e C., Roma, 1908.

L. De La Bunodfere, *La forête de Lyons.* Pag. 132; Fr. 3. Lyons, La Forêt, Librairie V.ve Crochet, 1907.

Arnaldo Cipolla, *Dal Congo* (Seconda edizione). Pag. 264; L. 3. Editore Fr. Bracciforti, Milano, 1909.

Il Brasile, sue ricchezze naturali, sue industrie (Estratto dall'opera « O Brasil, suas riquezas naturaes, suas industrias »). Volume primo. Introduzione. Industria estrattiva. Con 229 incisioni, tre diagrammi a colori, e una grande carta a colori degli Stati Uniti del Brassile. Pubblicazione fatta dalla Commissione per l'espansione economica del Brasile all'estero. Pag. 390. Milano, Fratelli Treves.

Paul de Rousiers, *Les grands ports de France.* (Leur rôle économique). Pag. 260; Fr. 3,50. Paris, Librairie Armand Colin, 5, rue de Mézières.

Societa' Alpina delle Giulie, *Guida dei dintorni di Trieste.* Trieste, Stab. Art. Tip. G. Caprin, 1909.

Ing. Alfredo Dainotti, *Gli aeroplani.* (Teoria, come son fatti, come funzionano gli aeroplani. Motori. Eliche). L. 2. Officina d'Arti Grafiche succ. Ottani Bernasconi, Pavia.

Commissione nazionale di turismo aereo.

La Commissione Nazionale di Turismo Aereo istituita dal Touring collo scopo di studiare i problemi turistici nei rispetti della navigazione aerea per preparare quei provvedimenti che sieno atti a facilitare lo sviluppo dei mezzi di comunicazione per le vie dell'aria, si è riunita il mese scorso sotto la presidenza del presidente sen. prof. comm. Giovanni Celoria, direttore dell'Osservatorio Meteorologico di Brera.

Fanno parte di detta Commissione i signori: Alpe prof. Vittorio, delegato Ministero A. I. C. Agnelli cav. Giovanni, consigl. deleg. della F. I. A. T.

La Bicicletta a motore FRERA

ADOTTATA DAL R. ESERCITO ITALIANO

2 HP.

Essa ha ottenuto la prova più convincente alle Grandi Manovre 1909 con piena soddisfazione delle Autorità Militari.

Supera facilmente tutte le salite.
Massima sicurezza e regolarità di marcia.

Soc. Anon. Frera
MILANO-TRADATE

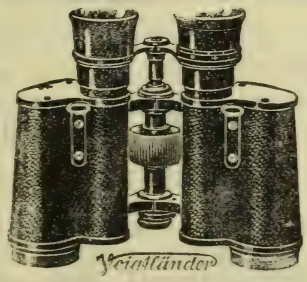
TORINO - PADOVA - PARMA
BOLOGNA - MANTOVA
FIRENZE - ROMA

Belotti cav. avv. Bortolo, capo Sez. Leg. del T. C. I.
Bertarelli comm. Luigi Vittorio, vice-direttore generale e capo Sezione Strade del T. C. I.
Bodrero comm. Pompeo, delegato Ministero Finanze.
Borsalino Mario della Soc. Aeronautica (Alessandria).
Bosio cav. Augusto, Ministero Finanze.
Ten. Calderara Mario, Ministero Marina.
On. Candiani comm. Ettore, capo console del T. C. I.
Cattaneo ing. Giustino, della Soc. Isotta e Fraschini.
Castagneris cap. Guido, deleg. Ministero Guerra.
Celoria prof. comm. Giovanni, senatore del Regno, direttore dell'Osservatorio Metereol. di Brera.
Chistoni prof. Ciro, deleg. Ministero Pubblica Istruz.
Cobianchi cav. Giuseppe, membro Società Nazionale d'Aviazione.
Colombo prof. comm. Giuseppe, senatore del Regno.
Colonna cav. Alfredo, deleg. Minist. Poste e Telegr.
Crespi comm dott. Silvio, deputato al Parlamento, presidente dell'Automobile Club di Milano.
Crocco cap. cav. Gaetano, Brig. Special. del Genio.
Dal Fabbro cap. Cesare, Genio Mil., Minist. Guerra.
Da Schio conte Almerico.
De Agostini prof. Giovanni, Novara.
Esterle ing. comm. Carlo, membro Società Nazionale d'Aviazione.
Faccioli ing. A., costruttore apparecchi d'aviazione.
Favari cav. dott. Pietro, membro del Consiglio del T. C. I.
Ferrero di Ventimiglia march. Alfonso, presidente Automobile Club di Torino.
Fraschini Oreste, Milano.
Gamba prof. dott. Pericle, delegato Società Aeronautica Italiana e Ministero A. I. C., direttore R. Osservatorio Geofisico di Pavia.
Guastalla dott. cav. uff. Gildo, membro del Consiglio del T. C. I.
Johnson comm. Federico, direttore gen. del T. C. I.
Maestri Molinari march. Francesco, segretario di Legazione, delegato Ministero Affari Esteri.
Mangili comm. Cesare, senatore del Regno, presidente Società Nazionale di Aviazione.
Mercanti cav. rag. Arturo, segret. gen. del T. C. I.
Miller ing. Franz, costruttore appar. di aviazione.
Modigliani comm. dott. Gino.
Moris col. comm. Mario, Brigata Spec. del Genio.
Odorico dott. Odorico, deputato al Parlamento.
Orefici avv. comm. Gerolamo, sindaco di Brescia.
Origoni cav. nob. Luigi, della Soc. Naz. di Aviaz.
Pirelli dott. Alberto, della Soc. Naz. di Aviazione.
Ricaldone cap. Ottavio, Brigata Spec. del Genio.
Saldini comm. ing. Cesare, delegato Ministero Pubblica Istruzione.
Serpieri dott. prof. Arrigo, Scuola di Agric., Milano.
Sormani nob. Carlo Gabrio, della Soc. Naz. di Aviaz.
Stefini ing. comm. Evaristo, delegato Società Nazionale di Aviazione.
Usuelli Celestino, della Soc. Aeronautica di Milano.
Vigliardi Paravia cav. Innocenzo, consigliere segretario del T. C. I.
Weillschott dott. cav. Aldo.
Zaffaroni cav. uff. Alfredo, consigliere vice-segretario del T. C. I.

Il sen. Celoria ha esposto quali degli argomenti dovrebbero avere un immediato studio ed una pronta soluzione.:

Quello di procurare delle pubblicazioni e di adattare la cartografia attuale alle necessità speciali

SENIOR
VELOCIPEDI DI COSTRUZIONE INSUPERABILE
BONZI & MARCHI
MILANO - VIA S. NICOLAO, 1 — TORINO - VIA C. ALBERTO, 9

Binoccoli Prismatici
ad effetto stereoscopico


Nuovo Modello 1910
CHIEDERE IL CATALOGO N. 280 GRATIS E FRANCO
Voigtländer
A. - G., Brunswick (Germania)
FILIALI in BERLINO - FRANCOFORTE S/M. - AMBURGO - VIENNA - LONDRA - PARIGI - MOSCA - NEW-YORK

B.S.A.

Sono arrivate
le serie marca "Tre Fucili„
pel
1910

Abbiamo pronte le RUOTE LIBERE,
le CATENE ed i MOZZI
a cambiamento di velocità.

Quindi tutti i Meccanici e Costruttori di Biciclette
che vogliono fare i contratti si rivolgano al

Rappresentante Esclusivo per l'Italia:

Società Anonima Frera
MILANO-TRADATE

BOLOGNA - FIRENZE - MANTOVA
PADOVA - PARMA
ROMA - TORINO

Chiedere Listini
e Cataloghi

aeronautiche nel senso di aggiungere alle notazioni attuali quelle che riguardino le linee di trasmissione di energia elettrica di alta tensione, i boschi, i piani favorevoli all'atterraggio, la periodicità e la direzione delle correnti aeree, ecc.;

Quello di disciplinare in senso liberale la circolazione in genere con tutto il seguito dei nuovi casi di fronte alla legge, positivi specialmente per quanto riguarda i rapporti doganali e i rapporti politici internazionali;

Quello di diffondere la conoscenza delle condizioni atmosferiche delle varie regioni e di controllare e annotare le diverse correnti aeree che vi si trovano;

Infine quello di preparare i turisti alla pratica dei viaggi aerei colle norme di igiene, di allenamento, e di ordinamento del materiale, ecc.

Per tutto ciò la Commissione Nazionale di Turismo Aereo si è divisa in altrettante Sottocommissioni così determinate:

Sottocommissione I. — Cartografia e pubblicazioni. Presidente: comm. Bertarelli; Membri: Borsalino Mario, cap. Dal Fabbro Cesare, dott. De Agostini Giovanni, ing. Esterle Carlo, Usuelli Celestino, Nagel ing. Carlo, delegato Ministero Lavori Pubblici; Calderara ten. Mario, delegato Ministero Marina; Castagneris cap. Guido, delegato Ministero Guerra; Chistoni prof. Ciro, delegato Ministero Pubblica Istruzione; Saldini comm. ing. Cesare, delegato Ministero Pubblica Istruzione; Colonna cav. Alfredo, delegato Ministero Poste e Telegrafi; Bodrero comm. Pompeo, Ministero Finanze, Bosio cav. Augusto, delegato Ministero Finanze; Maestri Molinari march. Francesco, delegato Ministero Affari Esteri; Alpe prof. Vittorio, delegato Ministero Agricoltura, Industria e Commercio.

Sottocommissione II. — Legislazione e dogane. Presidente dott. cav. uff. Gildo Guastalla; Membri: Delegati Ministeri, avv. Bortolo Belotti, cav. Arturo Mercanti, on. Odorico Odorico, dott. Pirelli Alberto, Usuelli Celestino.

Sottocommissione III. — Osservazioni meteorologiche, segnalazioni. Presidente comm. prof. ingegnere Cesare Saldini; Membri: Delegati Ministeri, conte Almerico Da Schio, Gamba prof. Pericle, Pini ing. Edoardo, Usuelli Celestino.

Sottocommissione IV. — Pratica del viaggio, igiene, ecc. Presidente: Celestino Usuelli; Membri: Delegati Ministeri, Borsalino Mario, dott. Natale Brioschi, conte Da Schio Almerico, dott. cav. Favari Pietro, dott. prof. Gamba Pericle, dott. Guastalla Gildo, dott. comm. Gino Modigliani.

Le Sottocommissioni si sono già radunate col concorso dei delegati dei varî Ministeri e presenteranno le loro proposte fra breve perchè l'Italia possa nella prossima Conferenza Internazionale dei Governi indetta a Parigi presentarsi con un corredo di progetti atti ad assicurare ai vecchi e nuovi mezzi di locomozione aerea e alla diffusione della pratica di tale navigazione un regime liberale di protezione.

COPERTINA per rilegare la Rivista del T. C. I.

Tela con fondo rosso

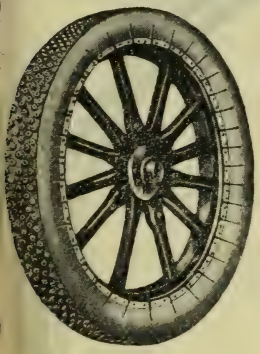
oppure in tela con impressioni in oro - L. 1

BORSETTE DI MEDICAZIONE

contenenti medicinali e materiale di medicazione di facile uso e di grande durata.

Tipi da L. 12, 15, 35, 80, 100

Chiedere listino del contenuto.



SOVRACCOPERTURE "HUMBERT", l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti nelle coperture fuori uso o nuove. Già usate nelle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA", in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI", in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES - Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA", (**L. 25** franco a domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi a:

U. DE BONMARTINI - Milano **Via Plinio, 5** (Corso Buenos Ayres) Telefono 99-44 — Telegrammi: BONMARTINI - MILANO

VELOCIPEDI DI PRIMO GRADO

ATALA

CHIEDERE CATALOGO 1910

GUIDO GATTI & C.

MILANO

Riparto Gambaloita N. 50 A

Se ognuno pensasse cosa sarà la propria macchina fra due o tre anni, non esiterebbe nella scelta!
La preferenza sarebbe per l'ormai famosa

"EADIE"

Insuperabile per
Precisione
Robustezza, Scorrevolezza
ed
Eleganza di forme

Fabbricata dalla
The Birmingham Small Arms Co. Ltd.
BIRMINGHAM

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVO PER L'ITALIA:
Ditta Giulio Marquart
MILANO
Via Melegnano, 5

.. Pagamento della Quota 1910 ..

Ricordiamo ancora una volta che *verrà sospeso l'invio della* Rivista *e delle altre pubblicazioni ai soci che non avranno pagato la quota* 1910 *senza pregiudicare per questo il diritto da parte dell'Amministrazione del Touring Club Italiano di rivalersi della quota stessa coi mezzi che lo statuto le consente.*

Perciò ad evitare tutti questi inconvenienti e quegli altri che derivano dal ritardo, *sarà bene che ogni socio rinnovi la propria quota non oltre il* 15 *gennaio che è il termine utile stabilito dallo statuto.*

I soci residenti a Milano potranno rivolgersi alla nostra sede — in via Monte Napoleone, 14 — dalle 9 alle 18,30 d'ogni giorno feriale e dalle 9 alle 12 nei giorni festivi.

I soci residenti nel Regno potranno versare la quota senza aumento di spesa rivolgendosi agli Uffici succursali del T. C. I.; coloro che trasmettono direttamente la quota non dimentichino di aggiungere sul tagliandino della cartolina-vaglia l'*indicazione molto chiara del nome, cognome, domicilio, numero di tessera* e leggenda « *per quota* 1910 ».

Non trascurare queste indicazioni perchè non si verifichi il caso di dover sospendere la spedizione, non solo del tagliandino, ma anche delle pubblicazioni, per illeggibilità del nome o per caso di omonimia.

I soci che cambiarono domicilio devono dichiararlo esplicitamente sul tagliando della cartolina-vaglia con cui si trasmette la quota.

Unire, possibilmente modificato, l'indirizzo stampato con cui vengono spedite le pubblicazioni.

I soci che inviano la quota da luogo che non è l'abituale loro domicilio devono ripetere l'indicazione di questo sul tagliando.

Ai soci che hanno rinnovata la quota ricordiamo che il tagliando 1910 per la validità della tessera, viene inviato con la ricevuta allegata alla circolare a *stampa e spedita quindi in busta come stampe.*

Preghiamo i soci di fare attenzione e di far fare attenzione ai famigliari al ricevimento delle circolari con tagliandino, perchè non può l'Amministrazione rilasciare dei duplicati e ci consta che molti di esse vanno smarrite (e di lì molti reclami) pel solo fatto che in casa sono inviati direttamente al cestino confusi con la massa di altri circolari, cataloghi, ecc.

Ai nuovi soci.

Valgano per i nuovi soci le avvertenze fatte ai soci che rinnovano la quota in quanto sono ad essi applicabili. Dovranno tra l'altro pazientare alcuni giorni se non ricevono immediatamente la tessera e le pubblicazioni che loro spetterebbero all'atto dell'iscrizione, ricordando il ritardo che subiscono i vaglia che pervengono in questi giorni alla sede del T. e il ritardo che subiscono anche i pacchi postali.

***

Gli Uffici succursali del T. C. I. quì di seguito menzionati sono autorizzati alla riscossione delle *quote di rinnovo*, di *passaggio* e *d'associazione:*

Bergamo — Ufficio Consolare del T. C. I., via Paleocapa, 3.

Brescia — Touring Office Fert, via Giordano Bruno, 5.

Catania — Touring Office Gondrand, via Vittorio Emanuele, 69 *A*.

Nouveau Larousse illustré

Dictionnaire encyclopédique universel - Completo in 7 vol. legati al prezzo totale di Lire 280.—

Concedo il pagamento rateale di L. 10 al mese ——— ***Manifesti gratis a disposizione***

H. O. SPERLING - Libraio di S.M. la Regina Madre d'Italia - **MILANO - Via Carlo Alberto, 27**

CICLISTI!!

È uscito il nuovo ed importante

· CATALOGO ·

della Ditta SQUARCIAFICO & C.

Via Ausonio, N. 18 — MILANO

SI SPEDISCE GRATIS AI SOLI RIVENDITORI

Luce elettrica portatile

per Tasca - Vetture

Casa - Bicicletta.

GRATIS Catalogo illustrato N. 22

ACERBONI - Milano

Corso Venezia, 12

LIQUORE TONICO DIGESTIVO DITTA ALBERTI BENEVENTO **STREGA**

Petroli d'Italia

MILANO

Miniere Petrolifere proprie

Raffineria a Fiorenzuola d'Arda

Benzina Marca "ITALIA,,

speciale per Automobili

Petrolio per illuminazione - Benzine industriali

Como — Touring Office Gondrand.
Firenze — Idem, via del Campidoglio, 6.
Genova — Idem, Portici di via XX Settembre (Palazzo Hôtel Bristol).
Napoli Idem, via Eletto Starace, 12 (piazza N. Amore).
Palermo — Idem, corso Vittorio Emanuele, 182.
Pavia — Idem, corso Vittorio Emanuele, 122.
Roma — Idem, via San Silvestro, 91.
Torino — Idem, via Roma, 20-22 interno.
Trento — Idem, piazza Romana.
Venezia — Idem, Palazzo Morosini — Campo S. Stefano.

Un esempio da seguire.

Si tratta veramente d'un esempio quanto mai raro (pur troppo!) di vivissima fede nella buona causa nostra e di fervida propaganda condotta a favore del Touring, con fortuna pari al merito.

Il magnifico *record* del proselitismo nella gara fra i soci più volonterosi, fu conquistato dall'egregio nostro consocio e connazionale signor professore comm. *Umberto Guerzoni* residente a Rosario di Santa Fè e direttore di quel Banco d'Italia y Rio de la Plata, il quale ci trasmetteva a due riprese, a distanza di pochi giorni, l'adesione di 92 soci vitalizi, quasi tutti italiani emigrati nell'Argentina. Tali adesioni erano accompagnate rispettivamente dalla richiesta dei fogli arretrati della Carta d'Italia.

E' questa una prova delle più evidenti del sentimento patriottico del signor Guerzoni, l'amore per il proprio paese non si può meglio esplicare che contribuendo — com'egli fece — a farlo amare e conoscere dal più gran numero di italiani viventi in terra straniera. E ben gli spetta quindi il plauso votatogli dalla nostra Direzione e la nomina a console di Rosario S. Fè, che gli venne decretata.

E' col maggior compiacimento che segnaliamo all'ammirazione dei soci l'encomiabile attività di propaganda a favore del Touring dimostrata nell'Argentina dal comm. Guerzoni — degno auspicio della manifestazione d'italianità che prepara il nostro Sodalizio in occasione della Mostra Internazionale di Buenos Ayres.

La Direzione del Touring nelle sue ultime sedute ha preso, tra l'altro, le seguenti deliberazioni:

TASSA SUI VELOCIPEDI. — Preso atto con vivissimo compiacimento dell'approvazione per parte del Parlamento della nuova legge sui velocipedi e sulle automobili, per la quale la tassa sulle biciclette è ridotta a L. 6 e la tassa sulle automobili è resa scalare con minor aggravio per le automobili di minor potenza e ad uso industriale, si manda ad effettuare un vivo ringraziamento al Presidente della Commissione, al relatore, al Ministro del Tesoro e delle Finanze, al Presidente del Consiglio dei Ministri: infine a tutto il Corpo Consolare e agli industriali che hanno collaborato col Touring Club Italiano nella campagna per la riduzione della tassa biciclette.

COSTITUZIONE DELLA DELEGAZIONE ROMANA. — Si delibera che il Direttore e il Vicedirettore generale, ed una rappresentanza del Consiglio si rechino a Roma per addivenire alla costituzione definitiva della Delegazione del Touring in Roma.

PER LA SCUOLA DEGLI « CHAUFFEURS » DI BOLOGNA. — Si autorizza il conferimento di una medaglia d'oro del Touring, come di consueto, alla Scuola « Chauffeurs » di Bologna.

I NEGOZIANTI *e* **RIPARATORI** *che non avessero ancora ricevuto il Catalogo illustrato delle*

Biciclette e Serie — **Abingdon - Dürkopp - Sun**
Solar - Racer - Piper, ecc.

sono invitati a farne subito richiesta. — Essi vi troveranno anche un ricchissimo assortimento di **Accessori** *e di tutto quanto è necessario al loro commercio.*

CAMILLO OGGIONI & C.
9, Via Lesmi — MILANO — Via Ausonio, 6

SOCIETÀ PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI
ANONIMA PER AZIONI **G. MARAZZA** ANONIMA PER AZIONI
CAPITALE L. 1.000.000 - INTERAMENTE VERSATO — AUMENTABILE A L. 2.000.000
Telefono N. 1 — MILANO — S. Cristoforo
INCISIONE E CROMOLITOGRAFIA SUI METALLI
CARTELLI ED ARTICOLI PER RÉCLAME
VASSOI E SCATOLE — PLACCHE PER LETTO E PER COMPAGNIE D'ASSICURAZIONI — GALVANOPLASTICA.
Specialità Brevettata in Cartelli galvanici a specchio.

MONARCH

la migliore macchina a scrittura visibile

16 VIA DANTE — VIA DANTE 16

PIZZI AMATORE – MILANO

IL **GLOBO**

è riconosciuto il miglior preparato per pulire e lucidare i metalli. In vendita presso tutti i droghieri e negozianti di generi casalinghi. Scatole da cent. 10 in più. *Rifiutare le scadenti contraffazioni.*

Vendita esclusiva all'ingrosso:
MAX FRANK, P. Risorgimento, 8 Milano

Apparecchio GOERZ "Pocket Tenax,,

per lastre 4 ½ × 6 cm.

Apparecchio d'ingrandimento GOERZ "TENAX,,

Volume e peso ridotti ai minimi termini.

Nessun pezzo sporge dall'apparecchio.

Obbiettivo **GOERZ** doppio anastigmatico f. = 75 mm.

Si mette a fuoco tanto per la distanza di due metri come per l'infinito.

Catalogo gratis e franco a richiesta.

Dimensioni dell' apparecchio chiuso centimetri 9×7×2.

In vendita presso tutti i negozianti di forniture fotografiche

Stabilimento Ottico **C. P. GOERZ** Società per Azioni

BERLIN-FRIEDENAU, 115

VIENNA	PARIGI	LONDRA	NEW-YORK
Stiftgasse, 21	22, rue de l'Entrepôt	1-6 Holborn Circus	79, East 130 th Street

3 GRANDI CORSE VETTURETTE NEL 1909

LA COPPA DI SICILIA
LA COPPA CATALOGNA
LA COPPA DI FRANCIA

3 grandi Vittorie per la Vetturetta

LION PEUGEOT

Ieri nella COPPA VETTURETTE in Francia la LION PEUGEOT classifica la sua equipe

Primo GIUPPONE su
Secondo GOUX su
Quarto BOILLOT su

Lion Peugeot

In NESSUNA corsa d'automobili alcuna equipe è stata così omogenea nella vittoria

G. C. F.lli Picena - Corso Principe Oddone, 17 - **Torino**

Agente per Milano e Lombardia: GEROLAMO RADICE - Via Quintino Sella, 5 - MILANO

Per rilegare la Rivista del T.C.I.

1909

Copertina in tela - figura su fondo rosso, del Malerba, qui riprodotta.

PREZZO L. 1

Aggiungere L. 0,20 per spese d'invio.

Rivolgere le richieste alla Sede del T. C. I. - Milano, valendosi dell'unita scheda.

Staccare la scheda e incollarla sul tagliando di una cartolina-vaglia.

Alla
Direzione del T. C. I.
Milano

Invio la presente cartolina-vaglia di L. **1,20** *per ricevere franco di porto la* **Copertina** *per rilegare la Rivista del T.C.I. - 1909.*

(firma leggibile)

Indirizzo preciso:
Comune di
Prov. di
Via N.
(N. tessera)

Chiedere Catalogo completo delle pubblicazioni e minuterie del T.C.I. che si invia dietro semplice biglietto recante le iniziali O. P.
Rivolgere ordinazioni alla Sede Centrale del T. in Milano - Via Monte Napoleone, 14

Cronometro T. C. I. GRATIS ai Soci

CHE PRESENTANO TRE NUOVI SOCI CON L'ACQUISTO NELLO STESSO TEMPO DEGLI ARRETRATI DELLA CARTA D'ITALIA.

Richiedere modulo speciale con biglietto portante le iniziali C.T.

Società Italiana per il commercio dei Velocipedi "Göricke"

Göricke & Alterauge

MILANO
Corso Indipendenza, 5

Pyramidon

RACCOMANDATO da AUTORITÀ MEDICHE

come il **miglior rimedio** di **effetto assolutamente sicuro, pronto** contro i **dolori di capo** di ogni natura, **emicrania, mal di denti, dolori nevralgici** e **reumatici,** e come **sedativo** negli **accessi asmatici.**

IL PIRAMIDONE

sopprime i dolori che accompagnano i disturbi periodici delle signore e delle ragazze. Il miglior rimedio contro la febbre nell'influenza, raffreddori, tisi, tifo, malaria, ecc.

Flaconi originali di 20 tavolette da gr. 0.1 a L. 1 al flac. da 100 tavolette L. 3.50 al flac.

Si trovano in tutte le farmacie.

Soc. Ital. Meister Lucius & Bruning
MILANO, via M. Pagano, 44

AUTO=GARAGE CENTRALE

MILANO

Vicolo S. Carlo, 3 (Via Monforte)

15 APERTURA GENNAIO 15

BIELLA & C.

MILANO

Via Monforte, 19 — Telefono 9590

SOCIETÀ FORNITURE ELETTRICHE PER AUTOMOBILI

Rappresentanti Esclusivi per l'Italia della Casa

LOUIS GIANOLI di PARIGI

Chiedete Cataloghi

F.lli BRIGATTI = Corso Venezia, 33 = MILANO

ARTICOLI DI SPORT - SPECIALITA' PATTINI PER GHIACCIO E A ROTELLE - FOOT BALL - LAWN-TENNIS

Si assumono costruzioni di campi per Lawn-Tennis e pattinaggio a rotelle e su ghiaccio

Rappresentanti:

CICLI MAINO e CICLI BIANCHI

GOMME PIENE PER OMNIBUS E CAMIONS

POLACK

PNEUMATICI PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI

Agenzia e Deposito:

Bonzi & Marchi

MILANO
VIA S. NICOLAO, 1

Filiale: TORINO
VIA C. ALBERTO, 9

CHIEDERE CATALOGO DEI **CICLI**

alla Società RESTELLI & C., Milano
Via Disciplini, 15 a (sede provvisoria)
Telefono 57-06

REBUS

Consoli.

cqui . . . . . Remotti Rag. Sandro (Console militare).
lbissola Marina . . . Barile Costantino.
nnicco . . . . . Dott. Pilade Grassi.
reene . . . . . Vitali dott. Pietro.
agni di S. Giuliano . Galgani Guido.
annio . . . . . Gallarate Felice.
orgolavezzaro . . . . Sac. Giovanni Rosina.
usca . . . . . Giuseppe Barberis.
aggiano. . . . . Manisera Guido.
astel del Piano . . . Niccolini dott. Giovanni.
esano Boscone . . . Dott. Giovanni Fabio.
ittà della Pieve . . . Perogio avv. Ildebrando.
ivitacampomarano . . Roberti dott. Quintino.
omerio . . . . . Faravelli Luigi.
ontanelle d'Oderzo . . Capuzzi Ottorino.
onzaga . . . . . Potecchi Cincinnato.
rumello del Monte . . Signoroni dott. Ottorino.
niglia . . . . . Beusch ing. Giovanni.
Monfestino . . . . . Castelli avv. Onorio.
Montecchio Maggiore. . Ceccato Emilio.
iva Ligure. . . . . Villa Giulio.
occa d'Aspide . . . Burro cap. Ambrogio.
. Benedetto del Tronto Camcranesi cav. Casimiro.
. Giovanni Ilarione . . Soprana Raffaele.
an Godenzo . . . . Bruno Puccini.
. Marco Argentaro . . Campagna barone Carlo.
. Sebastiano Curone. . Pollini avv. G. B.
arteano . . . . . Marini Gaetano.
eveso . . . . . Ballabio dott. Cesare.
aldieri . . . . . Baretto cav. Giacomo.
erona . . . . . Pavesi Antonio.

Legali.

an Remo . . . . . Avv. Enrico Viale.
ucera . . . . . Avv. Canelli Gabriele.

Medici.

Mantova . . . . . Mambrini dott. Dario.
Piedimonte d'Alife . . Dott. Ernesto De Lellis.
Purro Milanese . . . Donegana dott. Ambrogio.
Tessana . . . . . Dott. Antonio Cugusi Simonn.

Soci quinquennali.

Abbott B. A. Samuel, Roma — Antonini ing. Umberto, Roma — Basso ten. Giuseppe, Bari — Becher Walter F., Torino — Belfanti Giuseppe, Reggio Calabria — Beltrame Filippo, Marostica — Berizzi Giovanni, Mogliano V. — Berti Romolo, Milano — Bertini Roberto, Collesalvetti — Berton cav. Pietro, Feltre — Betti Matteo-Proto, Milazzo — Bianco Tommaso, Bisenti — Bignardi A. Bruno, Ferrara — Biscaldi ing. Enrico, Torino — Boffa Angelo, Nice — Borcard Luigi, Monaco — Brunelli Bonetti Bruno, Padova — Butti Luigi, Como — Cacace cav. Adolfo, Roma — Cadore Giovanni, Udine — Calvi Mario, Edolo — Carini comm. Angelo, Genova — Casagrande ing. Adolfo, Mantova — Casnici Giuseppe, Cavriana — Cassanello comm. Tommaso, Genova — Clescovich Spiro, Napoli — Colloridi Bruno, Milano — Comini ing. Pietro, Artegna — Costa Giani ten. col. Carlo, Casale Monferrato — Crida Mario, S. Germano Chisone — Di Chanaz march. Paolo, Torino — Fatta cav. Salvatore, Polizzi — Ferrari ten. Elio, Reggio Emilia — Ferraroni ing. Ubaldo, Catanzaro — Franco prof. Daniele, Udine — Gandolfo Antonio, Castiglione Tinella — Giraudi Carlo, Cuneo — Graziadei dott. Rocco, Bernalda — Grenni dott. Piero, Alpignano — Guabello Domenico, Biella Piazza — Heer Gottardo, Milano — Jemma avv. Fedele, Roma — Kluzer Antonio, Abbiategrasso — Lanzillo Francesco, Torre del Greco — Macchioli Antonio, Grossotto — Martemucci Luigi, S. Remo — Marucco Tommaso, Torino — Meregalli Innocente, Milano — Meyer Augusto, Bellagio, — Morando ten. Cesare — Roma — Paganini col. Giovanni, Varese — Pascali Ermanno, Comunanza — Pasquale Giovanni, Verzuolo — Pedotti Giovanni, Milano — Pedratti Virgilio, Brescia — Piatti Ercole, Piacenza — Pozzati Teodoro, Ferrara — Prosperini dott. Nello G., Cerea — Rangoni Santacroce march. Aldobrandino, Modena — Rolando Silvio, Vittorio V. — Roncoroni Giuseppe, Milano — Savini Carlo, Milano.

LA F.I.A.T. CON I NUOVI — MODELLI 1909

RIAFFERMA IL TRADIZIONALE PRIMATO SPORTIVO E NE CONSEGUE IL COMPLETO *TRIONFO COMMERCIALE*

AGENTI GENERALI

Sede Centrale: TORINO
Sedi: ROMA - MILANO
FIRENZE - GENOVA
NAPOLI - PADOVA

Forza muscolare, energia nervosa

senza delle quali è impossibile il successo nello sport, si sviluppano straordinariamente

coll'uso abituale del PLASMON (albumina con fosforo)

fattore ricostituente specifico dei muscoli e dei nervi.

CIOCCOLATO AL PLASMON - BISCOTTI AL PLASMON di altissimo valore nutritivo (superiore alla carne stessa) preziosi per ciclisti, turisti e viaggiatori. I Sigg. Soci del T. C. I. che richiederanno direttamente alla nostra sede i prodotti al Plasmon godranno dello sconto di favore del 10 per cento.

PLASMON LUNCHEON scatola tascabile con Biscotti e Cioccolato al Plasmon in quantità sufficiente per la nutrizione di 10 ore di fatica e di marcia.

Presso le Farmacie, le Drogherie e la Società Italo-Svizzera del PLASMON
MILANO - Corso Venezia, 39

OTAV

.. .. Biciclette .. ..

Motori industriali

Officine Türkheimer

per Automobili e Velocipedi

MILANO

Via Lambro, 4 — Via Sirtori, 5

SPORT D'INVERNO

L'aria fredda e viva rovina la pelle.

Per prevenire questo inconveniente adoperate ogni giorno la vera

CRÈME SIMON

PARIS

APPARECCHI ED ACCESSORI PE

FOTOGRAFIA

Catalogo Illustrato GRATIS

EMILIO RESTI Via S. Antonio, 13 - MILA
Tel. 30-89 - Casa fondata nel 18

PNEUMATICI

BATES

dell'antica fabbrica W. & A. Bates Ltd. di Leicester

Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

Scheda di ordinazione delle pubblicazioni e minuterie costituenti le STRENNE DEL TOURING PEL NUOVO ANNO

Il sottoscritto (*nome e cognome*) .....
socio del T. C. I. con tessera N. ....., richiede l'invio al sottoindicato indirizzo, franco di porto (1) delle seguenti pubblicazioni e minuterie del T. C. I.:

..... copie dell' **Attraverso l' Italia** (ultima edizione):
31 fascicoli sciolti . . . . . L. **25**
» » in astuccio formato Album . . » **30** } e unisce . . . L. .....
» » con due copertine per la rilegatura » **32**

..... copie dell' **Annuario dell' Automobilismo, del Ciclismo e dei Trasporti Moderni** (ultima edizione) a L. **3**, ed unisce . . . . . » .....

..... copie della **Carta Automobilistica** - Foglio I: *Italia settentrionale e regioni limitrofe* — Tascabile comune a L. **3**; Tascabile di lusso a L. **8**; Murale a L. **8**; e unisce . . . . . » .....

Distintivo placca per automobili e imbarcazioni. — D'argento massiccio con smalti a L. **20**; argentato con smalti a L. **9**; e unisce . . . . . » .....

Guidone per automobili e imbarcazioni. — Primo tipo a L. **5**; secondo tipo a L. **7**; terzo tipo a L. **10**; e unisce . . . . . » .....

..... **Mobiletto** per la raccolta della Carta d'Italia in fogli piegati, a L. **10**; unisce »

..... **Cartella** per la raccolta della Carta d'Italia in fogli stesi. — Tipo atlante di lusso a L. **10**; tipo comune a L. **6**; e unisce . . . . . » .....

..... **Borsette di Medicazione.** — Tipo da L. **12** per ciclista; da L. **15, 35, 80, 100** per automobili; e unisce . . . . . » .....

Copertina per rilegare la Rivista, in tela con fondo rosso, a L. **1**; e unisce . . . . . » .....

Aggiunge per spedizione franca di porto (1) . . . . . » .....

Trasmette all'uopo con cartolina l'importo complessivo di L. .....

Firma leggibile .....

Indirizzo Comune di ..... Provincia di ..... Via ..... N. .....

(1) *Per spedizioni franche di porto aggiungere il 5 per cento dell'importo totale per spese postali, di confezione, ecc, e spese di spedizione dell'* Attraverso l' Italia, *del* Mobiletto, *e delle* Borsette di medicazione *sono caricate in assegno.*

BICICLETTE · MOTOCICLETTE · AUTOMOBILI

"Alcyon"

MATERIALE PER COSTRUZIONE

Rappresentanza Generale ed Esclusiva per tutta l'Italia:

CARLO ZUCCHI & C. - Corso Indipendenza, 16 - MILANO

AUTOMOBILI

ITALA

Nuovi Modelli 1910

Esclusiva di vendita per l'Italia:

Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000

TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Ing. L. TROUBETZKOY & C.

MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO

FARI - FANALI

GENERATORI

Brevettati TROUBETZKOY

SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.

CHIEDERE CATALOGHI

Premiato Stabilimento Artistico Industriale

AUGUSTO GEROSA

MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)

INCISIONI — SMALTI — MINIATURE

Oreficerie ed argenterie smaltate

STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI

Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi

Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.

Coppe con fregi smaltati

Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

"LA LUMINOSA,,

REGINA DELLE LASTRE FOTOGRAFICHE!

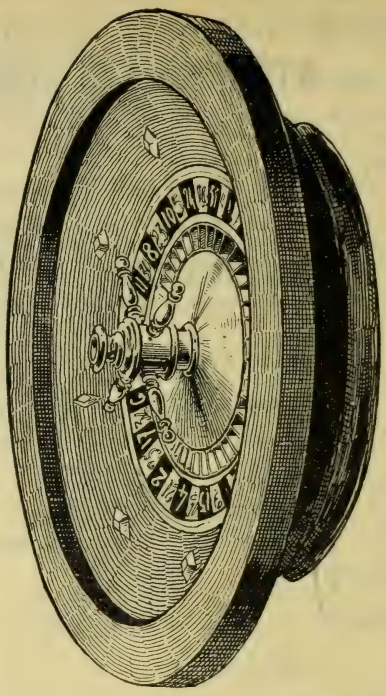
SERRAVALLE SCRIVIA

Le Lastre **SCHLEUSSNER**

le più raccomandabili per paesaggi e lo sport

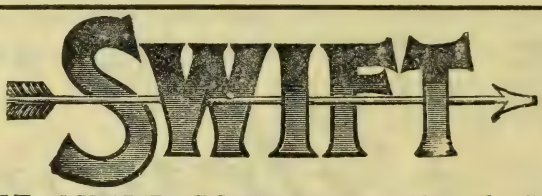
Listino a richiesta.

Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.



Roulette - Bigliardi carambolage - Scacchi - Domini - Cassette di giuochi di società - Articoli di sport - Footballs Jaques.

"The World's Best,,



Cycles

THE SWIFT CYCLE COMPANY LTD. COVENTRY

È, per età, la più vecchia marca di cicli (fondata nel 1867).

È la più giovane per la novità e la bellezza di linee dei suoi modelli.

È la più reputata per la sua perfezione meccanica.

SWIFT

LA MACCHINA DEL TURISTA PRATICO DELLO SPORTMAN ELEGANTE

Agente Generale per l'Italia con Deposito **MARIO BRUZZONE** - Corso Lodi N. 15 - MILANO

Rappresentante per Milano. PIZZI AMATORE - Via Dante, 16

Visitate i nuovi Modelli 1909

DE DION-BOUTON

Meravigliosi di semplicità, eleganza, robustezza

presso la

Società Anonima Garages E. NAGLIATI

FIRENZE - DE DION-BOUTON PALACE - Via Borgognissanti, 56

MILANO - DE DION-BOUTON PALACE - Via Montevideo N. 21

e nelle Agenzie di: TORINO - ROMA - NAPOLI - PALERMO - PADOVA - MODENA - PERUGIA

VERSAMENTO QUOTA 1910

Il sottoscritto .....
(nome e cognome leggibili)

.....

residente nel Comune di .....

(Provincia di .....)

Via ..... *N.* .....

socio del T. C. I. con tessera N. .....

trasmette l'importo della **quota 1910** *in L.* **6**.

(L. 8 pei residenti all'Estero).

Firma dell'associato

.....

Da ..... *il* ..... *19* .....

DOMANDA DI PASSAGGIO

a Socio quinquennale o vitalizio del T. C. I.

Il sottoscritto .....
(Nome e cognome)

.....

residente nel Comune di .....

(Provincia di .....)

Via ..... *N.* .....

socio { *annuale* / *quinquennale* } *del Touring*

dall'anno ..... *all'anno* .....

con Tessera N. ..... *chiede di*

passare fra i Soci { quinquennali / vitalizi }

e all'uopo versa la quota di L. (1) .....

Richiede inoltre l'invio gratuito dello stemma distintivo spettantegli per la categoria prescelta e l'Agenda Touring.

Firma dell'associato

.....

Da ..... *il* ..... *19* .....

(1) Quota quinquennale L. 30 (L. 40 all'estero). — Quota vitalizia L. 90 (L. 115 all'estero) per chi è socio da almeno due anni. — A tutti i Soci quinquennali che diventano vitalizi vengono inoltre calcolate le annualità anticipate e non ancora incominciate.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di socio . . . . . { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa L. 6 (L. 8 se all'estero)
(2) » » 30 (» 40 » ») } più L. 2 per ammiss.
(3) » una volta sola L. 100 (L. 125 se all'estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 28 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. pubblicati nell'1906-07-08-09(*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Nome e cognome .....

Paternità ..... *di anni* .....

Professione .....

Indirizzo { *Comune di* ..... / *Provincia di* ..... / *Via* ..... *N.* ..... }

Firma del richiedente .....

» *del padre, tutore o marito* .....

» *del socio presentatore* .....

Da ..... *il* *19*

(*) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna, Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di socio . . . . . { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa L. 6 (L. 8 se all'estero)
(2) » » 30 (» 40 » ») } più L. 2 per ammiss.
(3) » una volta sola L. 100 (L. 125 se all'estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 28 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. pubblicati nell'1906-07-08-09(*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Nome e cognome .....

Paternità ..... *di anni* .....

Professione .....

Indirizzo { *Comune di* ..... / *Provincia di* ..... / *Via* ..... *N.* ..... }

Firma del richiedente .....

» *del padre, tutore o marito* .....

» *del socio presentatore* .....

Da ..... *il* *19*

(*) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna, Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

D.R G. LANGBEIN & C.O MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)

Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la

Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura

MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ECC.

Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essiccamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000

Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1908 L. 15 067 969, 93

RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA**

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITA' CIVILE

La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

SOCIETA ANONIMA

Capitale L. 105. 000. 000 interamente versato

Fondo di riserva ordinario L. 21. 000. 000 — Fondo di riserva straordinario L. 14. 000. 000

Sede Centrale: MILANO - Alessandria Bari - Bergamo - Biella - Bologna - Brescia Busto Arsizio - Cagliari - Carrara Catania Como - Ferrara - Firenze - Genova Livorno - Lucca - Messina Napoli Padova Palermo - Parma - Perugia - Pisa Roma - Saluzzo - Savona - Torino Udine Venezia - Verona - Vicenza.

Rappresentanze a TUNISI presso Banque Commerciale Tunisienne.

BRASILE presso Banco Commerciale Italo-Brasiliano

LE FOTOGRAFIE SPORTIVE si stampano in inverno, presto, facilmente e costantemente sulle Carte e Cartoline postali

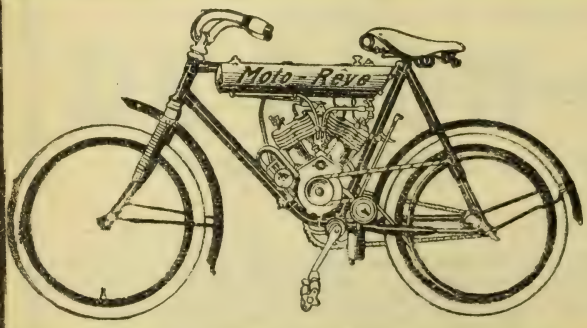
"SATRAP - GASLICHT"

In vendita nei negozi di articoli fotografici

Chemische Fabrik auf Aktien (vorm. E. Schering)

Photographische Abteilung Charlottenburg, Tegeler Weg 28 33

Agenti Generali per l'Italia: FRATELLI BORA - GENOVA



La Moto-Rêve

è di gran lunga la miglior BICICLETTA A MOTORE

2 HP. - 2 Cilindri - Magneto - 32 Kg.

CATALOGO gratis e franco ai soci del T. C. I. indicando il numero di tessera.

La MOTO-RÊVE ITALIANA

Corso Magenta, 27 - MILANO - Telefono 73-60

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Novembre 1909.

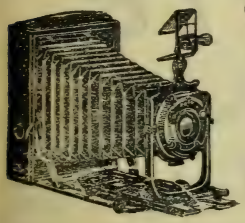
SOCI VITALIZI (*)

ALA, Lodron Guido — **AREZZO**, Deputazione Provinciale — **ARMSTRONG**, Buzzoni Ulises; Cismondi Giovanni; Grasso Jose' Antonio — **AVIGLIANA**, Abelli cav. dott. Modesto — **BAGNO DI ROMAGNA**, Nencini dott. Terenzio — **BELL VILLE**, Bolognesi Donato; Leonelli Filippo — **BUENOS AYRES**, Cerini Francisco A.; Ottanelli ing. Attilio; Pasini Emilio; Testoni Guido — **BUTI**, Valdisserra Enrico — **CALLAO**, Francia Camillo — **CATANZARO**, De Riso prof. Pier Andrea — **CENTENO**, Massa Santiago — **CERRO DI PASCO**, Lercari Riccardo — **COMO**, Bazzi Uberto — **CONEGLIANO VENETO**, Vettori Arturo — **CORLETO PERTICARA**, Pastore geom. Giacomo — **GENOVA**, Ansaldo Giuseppe; Cassanello Nella Olga; Massone Tommaso — **IGLESIAS**, Parnisari ing. Carlo — **JAIMES CRAIK**, Ditta Quaranta Paolo e Fratelli — **LEONES**, Benvenuto Pedro J.; Bertone Michele; Fosa Giuseppe — **MANTOVA**, Scalori ing. Guido — **MARCOS INAREZ**, Calzolari Giuseppe; Vegezzi Vincenzo — **MILANO**, Brioschi dott. Natale; Carobbio Arturo; Colombo Antonio; Curti Petarda Giorgio; De Micheli Rodolfo; Maggi rag. Alessandro; Treves Giacomo; Vismara dott. Franc. Antonio — **MONZA**, Bovara Felice — **MORRISON**, Massa Emilio; Ribotta Giacinto — **NOVARA**, Botto Pier Attalo — **OLIVA**, Ditta Carlomagno Francisco e Hermanos — **PADOVA**, Avogadri ing. Luciano — **PISA**, Societa' Anonima Proprietari Grand Hotel e Hotel de Londres — **POZO DEL MOLLE**, Massa Manuel — **ROMA**, Bariatinsky principessa Aga; Calderai ing. Ugo; D'Aste Stella march. Alessandro A.; Societa' Anonima Imprese Automobilistiche — **ROSARIO SANTA FE'**, Adami Enrique; Aguirre Marcial; Badini Giuseppe; Belotti Agostino; Benvenuto Domenico; Bertolotto Santiago (hilo); Boglione Jose'; Bonfatti dott. Pietro; Bosco ing. arch. Giovanni; Calcagno Andres; Calvo Arnolfo; Chiesa Francisco; Colombo Luis; Copello Luigi; Corvetto cav. Enrico; De Filippi Dante; Fiorentino Vittorio; Fontana Luigi; Formenta Carlo A.; Gallo Blas; Goria Eugenio; Guano Alessandro; Guerzoni comm. prof. Umberto; Igobone Angelo S.; Lavagetto Giovanni; Lavarello Arturo; Levame Giov. B.; Manacorda Michele; Manin Emilio; Martini Pietro; Martinoli avv. Giuseppe; Matarazzo Costabile; Mazzola rag. Ermete; Modini rag. Cesare; Moltedo cap. Luigi; Monteggia Amerigo; Monti Bentivoglio; Morando Vittorio; Muzzio Angelo; Perla arch. Emilio; Petit Emilio P.; Pinasco Luis; Pinasco cav. uff. Santiago; Pinasco Santiago Antonio; Podio Carlo; Ponzano Fausto; Profumo Enrico; Pusterla Pompeo; Queirolo Enrico G.; Queirolo rag. Luigi Mario; Santos Manfredi; Sassoli Alessandro; Scagliotti Giuseppe; Semino Giovanni; Testoni Blas; Testoni Jose' G.; Testoni Osvaldo; Vanzo Marco; Vassalli Pedro H.; Zampettini dott. Gaetano — **S. ARCANGELO**, Vincenzi prof. Ugo — **SANTIAGO**, Club Italiano — **SCIACCA**, De Stefani Tagliavia Vincenzo — **SHANGHAI**, Barberini Augusto Tom-

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

CARLO GRIMALDI

MILANO — Piazzale Venezia, 3



Grande assortimento di Apparecchi Fotografici moderni
con ottica di ZEISS - GOERZ - VOIGTLÄNDER - MEYER, ecc.

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA
accennando il numero di tessera.

Si accettano apparecchi usati in cambio.

INTERESSANTE! Domandare Bollettino mensile degli Apparecchi usati con obbiettivi d'autore. — PREZZI D'OCCASIONE

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Premiato Stabilimento Artistico
UNIONE ZINCOGRAFI
Via Spontini, 5 - MILANO
Telefoni 71-08 e 21-81
FORNITORI DEL T. C. I., DELLO STATO E DELLE PRIMARIE CASE EDITRICI
RAPPRESENTANZE: TORINO - GENOVA - FIRENZE MODENA - COSTANTINOPOLI

maso — TARANTO, Cappello conte ing. Armano; Valentini Dario — TORINO, Canova Federico; Cinzano Pietro; Luzi Giovanni; Pasquario Carlo; Societa' Strada Ferrata Centrale e Tramvie del Canavese; Zanna Giov. Bartolomeo — TRINO VERCELLESE, Fracassi prof. Andrea — UDINE, Berthod dott. prof. Flavio; Nimis avv. Giuseppe — VENARIA REALE, Re Umberto — VERCELLI, Dusuasi ing. Francesco — VERONA, Coris avv. Giambattista.

SOCI ANNUALI (**)

Soci che optarono pel 1909.

ALESSANDRIA. — Gobbi Pietro.
Albera Ligure. — Bozzini Attilio.
Asti. — Ricci not. Ettore.
ANCONA. — *Osimo.* — Cappa Sergio.
AQUILA. — *Castel di Sangro.* — Frattura Emidio.
ASCOLI PICENO. — Anastasi Guido, Venturini Pietro.
Arquata del Tronto. — Bucciarelli Giovanni.
Monte S. Pietrangeli. — Mazzoni don Serafino.
BARI. — Carpentieri cap. Giacomo.
Trani. — Stasi avv. Vincenzo.
BENEVENTO. — Bosco Lucarelli avv. Giambatta.
BERGAMO. — Leidi Pier Antonio, Maironi rag. Giulio, Milani Tommaso.
BOLOGNA. — Borgognoni Ciro.
BRESCIA. — *Verolavecchia.* — Municipio.
CAGLIARI. — *Sardara.* — Diana Orrù nob. avv. Ernesto.
CASERTA. — *Piedimonte d'Alife.* — D'Amore avv. Luigi, Della Villa dott. Guglielmo, Grillo avv. Carlo, Marrocco Raffaello, Natalizio Vincenzo, Rossi avv. Raffaele.
CATANIA. — Ferrante rag. Oreste.
Mineo. - Municipio, Pilastrini Aldo.
Rammacca. — Municipio, Taddeo avv. Costanzo.
COMO. — Albonico Pietro, Colombo Cesare.
Erba-Incino. — Bianchi Giuseppe.
S. Maria del Monte. — Bregonzio Lodovico.
Tremezzo. — Boggiani Attilio.
Viggiù. — Ortelli Achille.
CUNEO. — *Colle di Tenda.* — Bergamini ten. Amleto Gilberto, Linari sottot. Aroldo.
FERRARA. — Mariani Augusto.
FIRENZE. — Bacci Ermelindo, Bossi Pucci Conte Uberto, Coppa Angelo, Manusardi nob. Enrico, Napoli ten. Pietro, Trigona di Caricarao march. ing. Emanuele, Triulzi Carlo.
Castelfranco di Sotto. — Dal Canto Giulio.
FORLI'. — Sintoni ing. Antonio.
GENOVA. — Bacci Romeo, Borsotto Mario, Dell'Acqua Alfredo, Repetto Emilio, Scovazzi Renzo, Tirello Pilade, Villa Ottavio.
Bogliasco. — De Marchi rag. Giuseppe, Risso avv. Francesco.
Chiavari. — Solari Agostino.
Palmaro. — Multedo Raffaele.
Pareto. — Campora sac. Francesco.
Quinto al Mare. — Massa Angelo, Serra Luigi, Società del Casino.
Rapallo. — Uescksill bar. Alexandre.
Recco. — Costa G. B.
Savona. — Negro Antonio.
Spezia. — Zannoni Italo.
GIRGENTI. — Caramazza Giuseppe.
Sciacca. — Ferri dott. prof. Gaetano.
GROSSETO. — *Scansano.* — Avunti Vivarelli Giuseppe.
LIVORNO. — Guetta Vitt. Emanuele.
Portoferraio. — Municipio.
LUCCA. — Gesumaria Raffaele.
MASSA CARRARA. — *Castelnuovo Garfagnana.* — Sala Diego.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

non dovete

(a meno di voler far un torto a voi stessi) acquistare una Bicicletta, senza prima aver osservata una **"GRITZNER,,** *di ultimissimo modello 1910. — Supera di gran lunga tutto quanto è stato sin qui prodotto nell'industria ciclistica.*

Esaminare specialmente la particolarità dei nuovi manubri e freni. Le biciclette **"GRITZNER,,** (pneus "Dunlop,,) sono costruite non soltanto per chi adopera la bicicletta per puro diletto, ma anche, e specialmente, per coloro che della bicicletta se ne servono tutti i giorni per pratica utilità su strade o sentieri di campagna.

Materiali ottimi. — Lavorazione perfettissima.
Grande scorrevolezza ed eleganza.

35 anni di esercizio — *Agenzie in tutta Italia*

Chiedere splendidi cataloghi illustrati alla Ditta

ENRICO FLAIG - Via Moscova, 15 - MILANO

MESSINA. — Fulco ing. Michelangelo, Longo Giuseppe, Marino ing. Giuseppe.
MILANO. — Bilisco Bruno, Blöchlinger Emilio, Cavallazzi Pasquale, Gorla Giuseppe, Kremer Carlo Federico, Minazio Luigi, NORIS ANNA, Pirelli Giorgio, Rossi Ezio, Saxer Emilio, Schneider Emilio, Soracco Emilio Giuseppe, Zucchetti avv. Vittorio.
Cusano sul Seveso. — Aliprandi Arturo, Tagliabue Domenico.
Maleo. — Manara Luigi.
Montanaso Lombardo. — Monfrini Domenico.
S. Angelo Lodigiano. — Savarè Gaetano.
Sesto S. Giovanni. — Brambilla Cesare, Gazzani dott. Luciano, Musati Raffaele.
NAPOLI. — Alessandrelli Emanuele, Bruno Tommaso, Cacace cap. Michele, Del Balzo di Presenzano ten. conte Gioacchino, S. Malato rag. Vittorio, Silvestri Sante, Vescia avv. Paolo.
Torre del Greco. — Lanzillo Francesco.
NOVARA. — De Lieto Vollaro cap. Pietro.
Mezina. — Mariani cav. Luigi.
PADOVA. — Bonacossi conte Paino, Lupi Agostino, Marchetti dott. Giuseppe, Rognini Massimiliano.
PALERMO. — Amodeo Pasquale.
Lercara. — Malato Augusto.
PARMA. — *Salsomaggiore.* — Detraz Giorgio.
PAVIA. — *Costa dei Nobili.* — Orsi don Angelo.
Rondanina. — Azzali Francesco.
S. Cristina e Bissone. — Chiusa don Carlo, De Lucchi don Ferdinando.
Semiana Lomellina. — Inglese cav. Giuseppe.
PERUGIA. — *Cascia.* — Bacarini Olinto.
PISA. — *Pontedera.* — Municipio.
RAVENNA. — *Faenza.* — Finco don Domenico, Grecchi Bassiano, Liverani don Vincenzo, Marchetti Armando, Morai don Giovanni.
ROMA. — Khvoshinsky B., Mancini ing. Alessandro, Ponsard ing. Felice, Serlupi march. Alfonso.
Tivoli. — Bonatti Gaetano, Pacifici Arnaldo, Pacifici cav. Giovanni, Tedeschi Emilio.
SIENA. — Di Palma Francesco.
Montepulciano. — Cozzani Maurizio.
S. Casciano dei Bagni. — Bologna Vincenzo.
SONDRIO. — *Bormio.* — Peloni dott. Attilio.
TORINO. — Aly Belf, Adel Giovanni, Cairola Antonio, Collo Manlio, Gallia Piero, Goffi Ugo, Maggiu Vitale, Musso not. Giulio, Torelló Giovanni, Vaccaneo ing. Cesare.
Vigone. — Lera avv. Francesco.
TRAPANI. — D'Alì cav. Gabriele, Platamone march. Giuseppe.
UDINE. — *Trivignano.* — Torossi Domenico.
VENEZIA. — BENTIVOGLIO marchesina ELISABETTA, Marangoni Guido.
Mestre. — Domenici avv. Fabio.
VICENZA. — *Cartigliano.* — Muraro dott. Ignazio.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

Franzdorf. — Petris Giovanni.

Francia.

Nizza. — Scolari Antonino.
Paris. — Dupont Henry.

India.

Bombay. — Winkinson W.

Inghilterra.

Cambridge. — Ainslie Roberts Herbert.

Rumenia.

Bucarest. — Socec Jean I. V.

Spagna.

Ronda. — Frachia Lorenzo.

Svizzera.

CANTON TICINO. — *Lugano.* — Germano Vittorio.

AFRICA.

Cairo. — Mondolfo Gaston.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Boston. — Ware Henry A.
New York. — Harrison Williams.
S. Francisco California. — Bertolino Giov. B., Vitaloni Alfredo.

Per conoscere le ottime qualità della bicicletta TRIUMPH bisogna provarla sulle strade di campagna. E' così deliziosamente scorrevole, è così perfettamente registrata, così comoda, così leggera che godete certamente ad ogni miglio che percorrete. E' una bicicletta fabbricata, per voi, da abili meccanici e non da donne. Fatta per dilettare; fatta per rendere buoni servigi.

I Cicli a Motore TRIUMPH sono pure ottimi; assolutamente di fiducia e comodissimi.

Il Catalago si spedisce franco di posta dalla

Triumph Cycle Co. = Coventry
England

oppure da qualsiasi dei nostri Rappresentanti qui a fianco elencati.

MILANO - Palmiro Zignone successo ad Attilio Beretta Corso Porta Romana, 65.
ANCONA - R. Arduini Marchini.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Corso Garibaldi, 11.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
GENOVA - G. Mentasti, Via Edera, 5 rosso.
LIVORNO - G. Gambini, Piazza Carlo Alberto, Via Giovannetti
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
MODENA - Auto-Garage Gatti, Via Emilia.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Via Carlo Alberto, 31.
PADOVA - G. Apergi, Via del Santo, 12 C.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Borgo Leon d'Oro, 10
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage.
PESCARA - D'Aurelio Melfino.
RIMINI - Bettini Primò, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 14.
SAN REMO - Gagliotto Rodolfo, Via Umberto, 9.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Casilda. — Basso Innocente, Bressan Giovanni, Culasso Ponciano.
Los Molinos. — Cairini Carlo.

Perù.

Callao. — Corvetto Luigi.

ASIA.

Bangkok. — Bovo Goffredo.

Soci inscritti dal 1° Ottobre al 31 Dicembre che optano pel 1910.

ALESSANDRIA. — Marsicano rag. Enrico.
Asti. — Fantaguzzi geom. Felice.
Cassine. — Morchio Giorgio.
Cocconato. — Belly Angelo, Gaj Pietro, Marchese Palmino.
Montiglio. — Giudice Guglielmo, Hofmann ing. Emilio.
Novi Ligure. — Bono Pierino.
Oviglio. — Doglio Enrico.
Robella Monferrato. — DI ROBILANT contessina LYDIA.
S. Marzanotto d'Asti. — Perotti Enrico.
Thou di Cocconato. — Sartore Giovanni.
ANCONA. — Galeazzi Augusto, Tolva Eugenio.
Cabernardi. — Monaldi ing. Giovanni.
Montemarciano. — Romagnoli Alfredo.
Senigallia. — Petrella avv. Angelo.
AQUILA. — *Alfedena.* — Sorrentino Camillo.
Villetta Barretta. — Di Janni Germano, Graziani Giustino, Sammartino dott. Germano.
AREZZO. — Santini Guglielmo.
Montevarchi. — Biondelli Francesco.
Pieve S. Stefano. — Baldassari dott. Adolfo.
ASCOLI PICENO. — Circolo Sportivo « Vigor », R. Scuola d'Arte e Mestieri « Giuseppe Sacconi », Squartini Umberto.
AVELLINO. — *Nusco.* — Borgia teol. Pietro.
BARI. — Fiore Domenico.
BELLUNO. *Agordo.* — Rigamonti dott. Oreste.
Fener Faver. — Forcellini Egidio.
Quero. — Banchieri Umberto.
Vallada. — Serafini Attilio.
BENEVENTO. — Marra Alfredo.
BERGAMO. — *S. Giovanni Bianco.* — Gilardelli Luigi.
S. Pellegrino. — Cariboni Angelo, DADDA MARIA vedova AMBROSIONI.
BOLOGNA. — Bagnara Francesco, Bovi Campeggi march. dott. Oreste, Cuturi cap. Guglielmo, Manfredini Giuseppe, Neri Giulio, Pancaldi Luigi, Verardini rag. Francesco.
Imola. — Barelli Aldo, Benati Andrea, Cobianchi Umberto.
Molinella. — Servadei Alessio, Società Riunite Morfeo-Molinellese.
S. Agata Bolognese. — Società Sportiva « Patria ».
BRESCIA. — Fico dott. Alberto, La Lega fra Commessi di Commercio e Studio — Sorlini Luigi, Timini Ermenegildo.
Calcinato. — Municipio.
Chiari. — Cerioli prof. Emilio, Leschi Severino.
Colombaro. — Barboglio nob. dott. Nicola, Gatti Serafino.
Edolo. — Calvi Mario.
Frontignano. — Favalli Giacomo.
Pozzolengo. — Guerra Lorenzo.
S. Eufemia della Fonte. — Guerra Angelo.
Villanuova sul Clisi. — Bastogi Carlo.
CAGLIARI. — *Bosa.* — Vallisneri dott. Alfredo.
Santu Lussurgiu. — Tonda geom. Giuliano.
Teulada. — Satta Giovanni.
CALTANISSETTA. — *Terranova di Sicilia.* — Nocera cav. uff. Salvatore.
CAMPOBASSO. — Camuri sottot. Guido.
CASERTA. — *Piedimonte d'Alife.* — Di Matteo avv. Nicola, Imperadore cav. Luigi.
Pietramelara. — Villani avv. Francesco.
CATANIA. — Delfino Gerolamo E.
Acì S. Antonio. — Circolo Unione dei Civili.
S. Cono. — La Cola Vincenzino.
CATANZARO. — Poerio Alessandro.
Decotiatura. — Cianflone avv. Antonino.
Mileto. — Cupi Giuseppe.
CHIETI. — *Lanciano.* — De Pa.

Speciali concessioni ai Soci del Touring

per l'acquisto delle macchine originali

RALEIGH

Modello Routiers (da mezza corsa su strada)

MACCHINE SEMPRE PRONTE

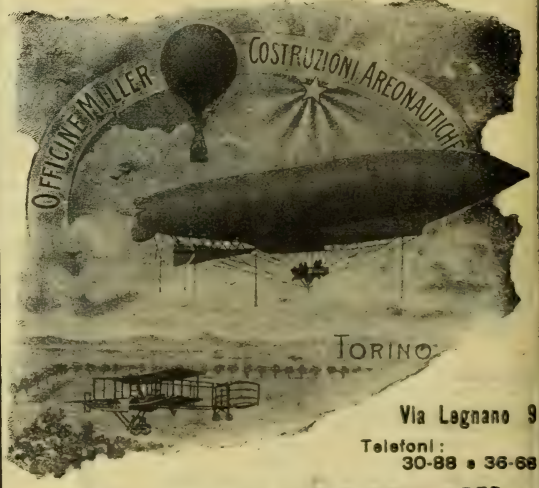
Ettore Vezzoni - Via Orti, 4-6 - Milano

PNEUMATICI INARRIVABILI!

QUICK

Depositari esclusivi:

Bini & Foà MILANO Via Bronzetti N. 11



Via Lagnano 9

Telefoni: 30-88 e 36-68

ESECUZIONE DI QUALSIASI MACCHINA PER VOLARE DIETRO SEMPLICE SCHIZZO

AEROPLANI — ORTOTTERI — ELICOTTERI DIRIGIBILI

ESECUZIONE DI PROGETTI

MOTORI EXTRALEGGERI PER AERONAUTICA BREV. "MILLER,, 35-45, 60-70, 90-100 HP.

REGOLATORI AUTOMATICI DI EQUILIBRIO PER MACCHINE VOLANTI BREV. Ing. MILLER

MONOPLANO "MILLER,, m² 22 - m. 7×7 CON MOTORE "MILLER,, 35-40 HP., PESO Kg. 250 IN ORDINE DI MARCIA, COMPLETO L. 12 500

squa Pasquale. Paolucci-Croguali march. avv. Vincenzo.
Pescara. — Cocciadiferro Alfredo.
S. Vito Chietino. — Iavicoli dott. Giuseppe.
COMO. — Belletti rag. Giovanni. Damascelli Giuseppe, Ronchetti Carlo.
Arcelasco. — Ciceri Francesco.
Bellagio. — Bosisio Giulio.
Besozzo. — Busignani Vincenzo.
Blevio. — Fasola Eugenio.
Cantù. — COLOMBO ERMELINDA, Colombo Luigi.
Cernobbio. — Maggiorini Lanfranco.
Germanedo. — Chiusi Carlo.
Lecco. — Fustinoni Alessandro.
Menaggio. — Buono Carlo, Sala Cosimo. Sport Alacritas Menaggio.
Monticello di Casirago. — Crotti Antonio.
Osnago. — Bonfanti Bernardino.
Romanò Brianza. — Gagliardi Gagliardo.
Rovo. — Rossi Luigi.
Vrio. — Vinerbi Giuseppe.
Viggiù. — Bernasconi Lucio.
CREMONA. — Facchetti Angelo, Spagnoli Giuseppe.
Malagnino. — Mainardi Giovanni.
Pizzighettone. — Chiaruttini Rino.
CUNEO. — *Mondovì.* — Gregorio don Cesare.
Roburent — Camperi Carlo.
FERRARA. — Bignardi A. Bruno. Tabacchi Edmondo.
FIRENZE. — Allegretti Filippo, Castelnuovo Giuseppe, Castelnuovo Gustavo, Manfredini Arturo, Mazzucchelli ing. Ettore, Pasini rag. Oddone, Ravasso Luigi, Zini Zino.
Borgo S. Lorenzo. — Chini Chino.
Figline. — Pancrazi Edoardo.
Fucecchio. — Taviani Guido.
Pistoia. — Belitrandi ten. Enrico. Canzano cap. Giuseppe, De Cristofaro Ferdinando, Gabrielli cap. nob. Alfredo, Malavenda cap. G. B., Minaya Edoardo, Rauty ten. Annibale, Rotelli cap. Francesco, Russo ten. Enrico.
Poggio à Caiano. — Perini Giovanni, Petrini Luigi.
Prato. — Buzzi Adamo.
FOGGIA. — *Borino.* — Liguori cav. Gennaro.
Celenza Valfortore. — Cerulli dott. Michele.
Lucera. — Di Zinno Pietro.
Poggio Imperiale. — De Gaetano Angelo.
Sansevero. — Municipio.
Trinitapoli. — Santovito ing. Raffaele.
FORLI'. — *Cattolica.* — Del Prete Arturo.
Sant'arcangelo. – Benedetti Ubaldo, Giovanelli cav. Francesco, Michelucci Tranquillo, Raschi Luigi.
GENOVA. — Bianciardi Mario, Capello Cesare, Cavallo Celso, Curti Mario, Emanuelli Giuseppe, Franchini Luigi, Marini ing. Arturo, Pareschi Augusto, Rosciano dott. Gian Domenico, Vitale ing. Alfonso.
Bolzaneto. — Agrone Giuseppe.
Chiavari. — Brignardello Pio, Crovetto Enrico, Paganini Paolo.
Lavagna. — Rolleri Angelo A., Sivori Federico.
Pegli. — Della Chiesa march. Giulio.
Sampierdarena. — Società Italiana Fonderie in ghisa e costruzioni meccaniche già Fratelli Balleydier.
San Salvatore. — Podestà Giovanni P.
Savona — Alfieri Giov. B., Tartaglia Antonio.
Varazze. — Cerruti Nino.
GIRGENTI. — *Porto Empedocle.* — D'Angelo avv. Giovanni, Di Silvestri Falconieri Giuseppe.
Sciacca. — Guarino avv. Francesco.
GROSSETO. — Giordi Bruno, Lamberti ten. Nicola.
Orbetello. — Fonte Roberto.
LECCE. — *Alezio.* — Arpa Auverny Carmelo.
Gallipoli. — Circolo Cittadino.
Ostuni. — Greco Angelo.
LIVORNO. — Fioravanzo Giuseppe, Stefanini Francesco.
LUCCA. — Dall'Aglio Coriolano, Rossi Tebaldo.
Bagni Montecatini. — Giacomelli Achille.
S. Concordio in Contrada. — Marsili Giuseppe.
MANTOVA. — *Moglia.* — Pavesi Arturo.
Poggio Rusco. — Belluzzi Amleto.
MASSA CARRARA. — *Pontremoli.* — Chiastelli dott. Angelo.
MESSINA. — Bertinetti Giuseppe, Cianciafara Pietro Adamo, Tripodo sottot. Antonino.
Castanea delle Furie. — Di Mor Francesco.
Mistretta. — Benvenuti Amedeo.
S. Teresa di Riva. — Crisafulli Mondio avv. Michele.

APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO

FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

Via A. Manzoni, 31 - MILANO

MACCHINE e UTENSILI

per la meccanica di Precisione e di Costruzione e la Fonderia, per Costruttore in ferro, per Elettricista, Gasista, Idraulico, Lattoniere, Fabbrica scatole di latta, per Falegnameria, Carpenteria, Segheria, ecc., ecc.

Utensili Reishauer

LANCIA

1910 VETTURE LEGGERE 1910

con UN SOLO MOTORE di 20-30 HP.

Quattro diversi modelli di chassis:

Tipo corsa leggero, velocissimo, per due e tre posti.
Tipo ordinario da grande turismo.
Tipo allungato per vettura da città.
Tipo ordinario con guida inclinata per Torpedo-Body.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

Via Petrarca, 31 - TORINO - Telefono 27-75

Telegrafo: "Lanciauto - Torino"

MILANO. — Argento Claudio, Bassetti Ernesto Nino, Biancardi Giuseppe, Bianchi Pietro, Biella Giacomo, Bizzaguti Alfredo, Borsetti Giuseppe, Calvi nob. cav. Gaetano, Cornaggia Castiglioni Gianfranco, Cova Luigi, Dall'Ara Alberto, Dassogno Lino, De Nicolai Enrico, Dubini Ernesto, Fumagalli Luigi, Ghiani rag. Giuseppe, Limonta Carlo, Luise Amleto, Majocchi ing. Mario, Mamberti Giov. B., Martinelli Angiolo, Menni Giuseppe, Nebuloni monsign. dott. Claudio, Paronelli Carlo, Piazza Pippo Maria, Pirzio dott. Mario, Poggio Cesare, Reggiani Tranquillo, Rossi Carlo, Sacchi Carlo, Scaletti Alberto, Scotti rag. Edoardo, Silva Gaetano, Soncini Domenico, Taccani Alberto, Testori Giovanni, Tomalino Fiorino, Torretta Mario, Uccelli Giuseppe, Viganò Giulio, Zaman avv. Giovanni.

Bernate Ticino. — Tognazzi Carlo.

Busto Arsizio. — Caviglia dott. Romolo, Cobianchi Guido, Colombo Antonio, Passerini Gambacorti Vincenzo.

Cairate. — Carpanelli Enrico, De Ambrogi Amabile, Galbai Giuseppe.

Caronno Milanese. — Seveso Lodovico.

Casalpusterlengo. — Vida Dante.

Cesano Maderno. — Testori Gottardo.

Codogno. — Medri dott. Osvaldo.

Concorezzo. — Brambilla Remo.

Corsico. — Maino Alessandro.

Desio. — Villa Vittorio.

Fagnano Olona. — Mascheroni Attilio.

Gallarate. — Fattorini Pompeo.

Garbagnate Milanese. — Uboldi Enrico.

Gorla Primo. — Singer Cesare. Società Sportiva « Pro-Gorla ».

Livraga. — Belloni Attilio.

Lodi. — Maj Pietro.

Lonate Pozzolo. — Unione Ciclistica.

Monza. — Amadeo Mario, Annoni Alessandro, Brioschi Oreste, Cernuschi Carlo, Cernuschi Enrico.

Novate Milanese. — Testori Edoardo.

Ospedaletto Lodigiano. — Corbellini Achille, Corbellini Adolfo, Dedè Romolo.

Precotto. — Clerici Amedeo.

S. Stefano. — Macchi Faustino.

Sesto Calende. — Pontiggia Piero, Porinelli Enrico.

MODENA. — Bernabei ing. Rino, Palmieri dott. Nino, Zanni Giberti Luigi.

Maranello. — Giacobazzi Amedeo, Morandi Natale, Pezzuoli Vincenzo.

Mirandola. — Zanoli Luigi.

Spilamberto. — Bulgarelli Umberto.

Vignola. — Soli Giuseppe.

NAPOLI. — D'Onofrio Pietro, Maina Alfonso, Nascia Leopoldo, Ricciardi Nicola, Senerchia Giovanni, Sorrentino Inigo.

Caivano. — Pepe avv. Luigi.

Marano. — Castrese Crispino.

S. Giovanni a Teduccio. — Cambis rag. Raimondo, Deloffe Paul.

NOVARA. — *Biella.* — Cossavella Amabile.

Casapinta. — Alliata Vittorio, Nicola Giovanni.

Crova Vercellese. — Biglione don Camillo.

Gattinara. — Sodano Alfredo.

Oleggio. — Previsani dott. Francesco.

Ornavasso. — « Ornavasso Sport Club ».

Pallanza. — Forni Roberto, Rossari prof. Luigi.

Quarna Sopra. — Berta Eugenio.

Sali Vercellese. — Barile Paolo.

Stresa. — Blano Alabart Giuseppe.

Vanzone d'Ossola. — Lancas Emanuele.

Varallo. — Re Maurizio.

Vercelli. — Bruneri dott. Mario.

PADOVA. — Brugnelli Ercole, Franco Dante, Gasparotto Giuseppe.

Teolo. — Caldaro Luigi.

PALERMO. — Atenasio Giuseppe bar. di Montededero, Cipolla Luigi.

Bisacquino. — Guarneri Antonino.

Marineo. — Di Marco Benedetto.

PARMA. — De' Giulj comm. Enrico, Ziveri Pietro.

Colorno. — Ferrari dott. Giuseppe.

Langhirano. — Ditta Fratelli Bovis.

PAVIA. — *Belgioioso.* — Vercesi Achille.

Mortara. — Robatto G. B.

Suardi Lomellina. — Cavallini cav. Cesare.

PERUGIA. — Calef rag. Achille, Pernossi Enrico.

Gubbio. — Baldoni Roberto, Bal

N. 298

Casa fondata nel 1866 **HERM. RIEMANN - CHEMNITZ-GABLENZ (Sassonia)** Più di 750 operai

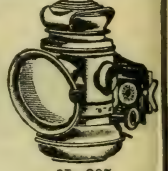
LA PIÙ RINOMATA ED IMPORTANTE FABBRICA GERMANICA DEL GENERE

Fanali, Fari, Generatori ed Accessori per Cicli, Motocicli ed Automobili

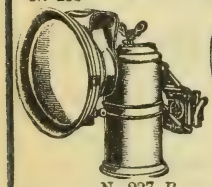
Cataloghi illustrati gratis e franco a richiesta. Vengono dati in consegna ai soli negozianti dell'articolo.

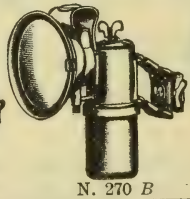
MARCA DI FABBRICA

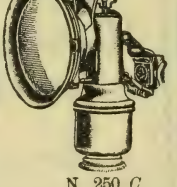
Guardarsi dalle falsificazioni. I veri fanali "Riemann,, portano impresso la marca di fabbrica.

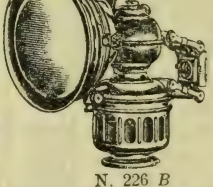

N. 205

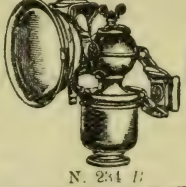
Rappresentante Generale per l'Italia: F. B. RICCO - TORINO, Via Petrarca, 7


N. 237 *B*


N. 270 *B*


N. 250 *C*


N. 226 *B*


N. 234 *B*

N. 227

Società Anonima

SEDE IN ROMA
Via due Macelli, 66

STABIL. MILANO
Via Carroccio N. 3

"ATRETOS"

COPERTURE IMPERFORABILI per Cicli, Motocicli, ed Automobili

COPERTURE usuali a cerchietto ed a tallone. — CAMERE D'ARIA per Cicli e Motocicli.
CINGHIE "ATON,, per Trasmissioni. — GIUNZIONI "ATA,, per Cinghie.
ELMI DI PROTEZIONE per Pompieri e corpi armati. — Prodotti Brevettati nell'Unione.

ducci Giuseppe, Pizzichelli Raffaele, Trisolini prof. Attilio.
Magliano Sabino. — Picchi Aristodemo.
Spoleto. — Simoni ten. Simone.
PESARO URBINO. — *Fossombrone.* — Battaglini Mariano.
Mondavio. — Ginevri Paolo.
PORTO MAURIZIO. — Albenga Fabrizio.
S. Remo. — Borga Carlo, Comboni Narciso, Magro Giovanni, Saccone Lorenzo.
Taggia. — Anfossi Raimondo.
Ventimiglia. — Bracco Carlo.
POTENZA. — *Paternò.* — Arato Annibale.
RAVENNA. — *Conselice.* — Mazzanti Antonio, Modonesi Massimo, Olivieri Anselmo.
Faenza. — Montanari Giuseppe.
REGGIO CALABRIA. — Bonica geom. Giovanni.
REGGIO EMILIA. — Cugini Alberto.
ROMA. — Ciccola prof. dott. Giuseppe, Folgheraster Bruno, Gaggero Giovanni, Grosso Carlo, Jemma avv. Fedele, Lavitrano prof. don Luigi, Segrè ing. Ettore, Siciliano Giuseppe.
Alatri. — Tagliaferri Lorenzo.
Artena. — Civico bar. dott. Biagio.
Piperno. — Simoni Ernesto.
SALERNO. — *Castel S. Lorenzo* — Mirabella Raffaele.
Sarno. — Manensi cav. avv. Gius. Vittorio.
SIENA. — *Montalcino.* — Monciatti Emilio.
Sarteano. — Galgani Alessandro.
Sinalunga. — Lombardi Gino.
SIRACUSA. — *Caniccattini Bagni.* — Sansone Giovanni.
Cassibile. — Carli Massimiliano.
Modica. — La Rocca prof. Luigi.
SONDRIO. — *Bagni di Bormio.* — Berbenni Francesco.
TERAMO. — *Penne.* — De Luca-Radocchia don Fileno, Piccirilli prof. don Giovanni, Rossi don Domenico.
TORINO. — Abrate Giuseppe, Beraudo di Pralormo conte Edoardo, BERGIA LAURA, Bogliani Giuseppe, Cabiati prof. Attilio, Cairola dott. Ettore, Cernuschi Angelo, Chiappa Beppe, Danese Luigi, Delloro Giuseppe, Enriù Giuseppe, Ferrero Ferruccio, Filippi Arturo, Florio Giovanni, Fontana Paolo, Ghitti Pietro, Graglia Giuseppe, Longo Francesco, Maggi ing. Carlo, Marchini Francesco, Miletti Felice, Molinario ten. Riccardo, Muratori dott. Carlo, Paschero Felice, Ponzano Federico Guglielmo, Reduzzi Cesare, Reynaud Vincenzo, Rossi Roberto, Sutera avv. Gustavo, Talamonti Filippo, Temperini Maurizio, Valle Giuseppe, Vigo rag. Lorenzo, Vittone dott. Alberto, Vox ten. Donato.
Avigliana. — Suppo Giuseppe.
Castellamonte. — Bertarione not. Gabriele.
Cogne. — Raguar Nordensten ing. Leon.
Fornolosa Locana. — Silva teol. don Giovanni.
Giaveno. — Caminati ing. Carlo, Cortassa dott. prof. Giorgio, Ughetti La Corsa Luigi.
Pinerolo. — Chabert Andrea.
S. Ambrogio di Susa. — Mestrallet dott. Giovanni.
TREVISO. — Barbante Luigi, Pigozzo Felice, Trevisan Giuseppe, Urbani Urbano.
Conegliano. — Zanardo Riccardo.
Vittorio Veneto. — Pontiggia Angelo.
UDINE. — Colombatti conte avv. Gustavo, Mazzotto cap. Umberto.
Codroipo. — Di Spilimbergo Pirro.
Ospedaletto di Gemona. — Cargnelutti Valentino.
Pasiano di Pordenone. — Sfriso Giovanni.
Pontebba. — Giuliano ten. Giuseppe.
Spilimbergo. — Martini Giuseppe.
VENEZIA. — Bianchi Gino, Boni Aldo, Tavella Mario.
Chioggia. — Manfredi Giovanni.
VERONA. — *Bovolone.* — Dindo avv. Francesco, Faccini ing. Emilio.
Cerea. — Ferraresi Pietro, Marangoni Arturo.
Legnago. — De Marchi ing. Raffaello, Giunta ing. Gioacchino.
Monteforte d'Alpone. — Trezzolani Gino.
S. Pietro di Legnago. — Bertelè Giovanni.
VICENZA. — Tecchio Antonio.
Breganze. — Cerato rag. Michele.
Sossano. — Girardi Giuseppe.

ESTERO.
EUROPA.
Austria Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Declich Antonio, Marcus Paolo.

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

PLAQUES JOUGLA PAPIERS

Provate la

La migliore — La più economica

CATENA "AUTOK,, per automobili
Dep. presso H. KOENIG - Via Ariosto, 27 - MILANO - Telef. 36-66

AUTOMOBILI

ITALA

Nuovi Modelli 1910

Esclusiva di vendita per l'Italia:

Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Budapest. — SANTELLI PRUCHER PAOLINA.
Fiume. — Leonessa Vincenzo.
Vienna. — Rozum Jaroslao L.

Francia.

Chamonix. — Quaglia Ami.

Spagna.

Barcellona. — Ferla ing. Pietro.

Svizzera.

CANTON DI S. GALLO. — *Wattwil.* — Cazzaniga Pietro, Matteoni Elia.
CANTON TICINO. — *Ponte Tresa.* — Viola Boros dott. Luigi.

AFRICA.

Cairo. — Frasca Gennaro.
Tripoli di Barberia. — Aprato Italo, Pasetti Pietro.

AMERICA SETTENTRIONALE.
Stati Uniti.

Denver. — Grosso Carlo Alberto.
S. Francisco Calif. — Cabiale Luigi.

AMERICA MERIDIONALE.
Argentina.

Buenos Ayres. — BLOSI TERZANO PIA, BOSIO BLOSI EUGENIA, Guevara ing. Ramon.
Cordoba. — Molina Arturo C.
S. José del Riucon. — Baldi ing. Giacinto.

Uruguay.

Montevideo. — De Chiara Carmelo, Genta dott. Enrico, Rondini Domenico, Società Anonima « L'Italia al Plata ».

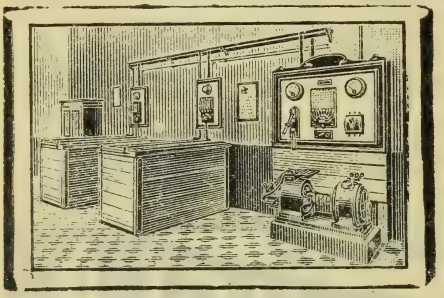
Posizione dei Soci al 15 Dicembre 1909.

Soci annuali al 15 Novembre 1909 . .	N.	74 346
Dimissionari, irreperibili, morosi, ecc. .	»	487
	N.	73 859
Soci nuovi inscritti al 15 Dicembre 1909	»	74
Totale Soci annuali	N.	73 933
Soci vitalizi al 31 dicembre 1908 . . .	N.	2 329
Soci vitalizi dal 1° gennaio al 15 Dicem. 1909	»	801
	N.	3130
Totale Soci	N.	77 063

Direzione e Redazione: Touring Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi

Industria Galvanica WERTH & C.°

SOCIETÀ IN ACCOMANDITA PER AZIONI



Corso Vercelli, 18 — **MILANO** — Telefono 27 00

Riparto Elettrochimica e Galvanotecnica:

Progetti e costruzione d'Impianti di: Nichelatura, Ottonatura, Ramatura, Doratura, Argentatura, Zincatura, Stagnatura, Piombatura, Platinatura. — Apparecchi per la galvanizzazione in massa di minuterie, chiodi, viti, occhielli, ganci, ecc. - Brevettato.

Paste per pulire tutti i metalli. — Sali di nichel preparati. — Galvano plastica in rame, nichel, argento e ferro.

Riparto Elettrochimica:

Dinamo per elettrolisi. Centinaia di certificati attestano la loro bontà. Motori elettrici d'ogni genere. — Trasformatori, Aggregati. — Istrumenti di misura. — Regolatori. — Trapanetti elettrici a mano. — Installazioni e forniture di completi impianti di Pulitura e Arrotatura.

PIC-NIC

Posata completa nel formato di un semplice temperino da tasca

Ai soci L. 2,70 in manico alpacca
» 2,20 » » fibra

Spedizione raccomandata contro cartolina-vaglia

MAZZATENTA e C. - Via Spartaco, 8 - MILANO

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortable - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Auto-garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON - Lungo l'Arno - Splendida posizione - Confort moderno. C. Gobbò, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura lattea - Conduttura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Alber Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modi Acqua potabile in tutti i piani - Luce elettrica.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.

MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig et C

MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul princ del Corso V. Emanuele G. N. Bianc

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO — HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staz. Centr

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PA HOTEL.

Tipografia CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO - Via Guicciardini 5

ANNO XVI 100.000 Copie N.° 2 FEBBRAIO 1910

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

GRATIS AI SOCI

TOVRING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

MASSIME ONORIFICENZE
A TUTTE LE ESPOSIZIONI
NAZIONALI ED ESTERE

CARICHE DA REVOLVER CENTRALI

a salve

a pallini

a pallin

CARICHE DA REVOLVER CENTRALI A PALLA
CON APPARECCHIO COPERTO (BREVETTATO) SENZA FUGA DI GAS

SOCIETA' - FRANCO-ITALIANA

LEON BEAUX & C.

MILANO

DIFFIDARE dalle IMITAZIONI

DIFFIDARE dalle IMITAZIONI

CARICHE PER PISTOLA AUTOMATICA "CLÉMENT"

ORDINANZA SVIZZERO

VÉLO-DOC

ORDINANZA FRANCESE "LEBEL"

MAUSER

MAUSER

CARICHE PER PISTOLE AUTOMATICHE "BROWNING, STEYR,, ecc.

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE
MILANO 1906 - GRAND PRIX

914.505
R1
v. 16 2

ANNO XVI - N. 2 - FEBBRAIO 1910. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

Per Roma e Torino nel 1911 ▫ Per la Carta d'Italia del T.

Il Touring si propone in questo momento un problema che può sembrare a prima vista insolubile o assurdo: *dare pel* 1911 a molti, a moltissimi, — eventualmente *a tutti quanti i soci*, nessuno escluso — *un biglietto ferroviario gratuito* che rileghi in un giro turistico circolare Roma e Torino colle principali città d'Italia, durante il grande avvenimento delle due Esposizioni Cinquantenarie.

In altre parole il Touring vorrebbe che ogni socio potesse raggiungere dalla propria residenza, colla spesa insignificante di un breve biglietto di raccordo, l'anello ferroviario di mille o duemila chilometri pel quale il Touring gli fornirebbe il percorso gratuito. Uno stuolo numerosissimo di soci, per la facilitazione del biglietto gratuito s'indurrebbe così a portare il proprio tributo di omaggio alle due significative Esposizioni, e potrebbe profittare di quest'occasione fortunata per compiere anche, a suo piacere, la visita turistica delle maggiori città italiane.

E' possibile questo?

Certamente. Ora lo dimostrerò. E consentano i consoci che al punto voluto arrivi ricercando per la via dell'intelletto e della coltura loro i più intimi loro sentimenti patriottici. E' su queste basi elevate che il Touring vuole svolgere l'opera propria in questa contingenza.

— Il Touring ha forse assunto l'esercizio delle Ferrovie per dare i viaggi gratis?
— Ma che! Credo piuttosto che i suoi dirigenti siano impazziti....
Un socio bene informato: Un momento! Prima di pronunciarvi leggete quello che vi dice il Touring. Cose stupefacenti ma cose serie, seriissime....

Recarsi alle Esposizioni che festeggiano il cinquantenario dell'Indipendenza Nazionale è desiderio di tutti. In certo modo è un dovere morale di ciascun cittadino, al cui piacevole adempimento molti però dovranno a malincuore rinunciare in causa delle spese.

Eppure tutti i soci del Touring sarebbero quasi personalmente invitati a queste Esposizioni. Vi è in esse per loro un richiamo graditissimo. Essi vi troveranno cosa di loro speciale interesse della quale ciascuno di loro può sentirsi, con una briciola di spiegabile orgoglio, per un'ottantamillesima parte l'espositore. Sarà cosa che non potrà sfuggire alla generale attenzione per la sua capitale importanza: la Carta d'Italia completa del Touring al 250 000.

Ogni socio, in cospetto dell'opera completa che verrà esposta, potrà ben dire a sè stesso allora di aver contribuito a cosa che per il coraggio e la serietà dell'iniziativa tutta privata di cittadini non sussidiati fa onore al Sodalizio che l'ha prodotta. Quest'opera si guadagnò fin dal suo apparire una propaganda fervorosa da un nucleo di soci che andò gradatamente crescendo fino a diventare ora assai numeroso. I convinti che erano dapprima soltanto un manipolo, si moltiplicarono dunque man mano che la Carta divenendo più

— Quest'anno faccio uno sproposito. Butto l'avarizia e vado all'Esposizione di Torino, all'Esposizione di Roma, a Firenze, a Venezia, a Napoli...
— ... Montecarlo? Uno zio d'America? Un terno secco?
— No... il Touring!

nota si impose all'apprezzamento generale, e si può presumere che questo movimento di simpatia si farà sempre più vivo.

Tutti i soci hanno ora in cuore questa propaganda: è per essi un ideale di cui sono pervasi e che vorrebbero tradurre in atto. Ma non tutti lo praticano perchè... perchè così è di tanti altri ideali umani che la contemplazione ci fa ammirare platonicamente, ma che la fatica di perseguirli lascia troppo spesso in alto, in alto sopra le nubi.

Ma ormai è venuta l'ora dell'attività intensa.

Il Touring vorrebbe che nel 1910 e nel 1911 la propaganda diventasse le dieci e le cento volte più viva, persuaso com'è che la Carta è un elemento di coltura popolare prezioso e un incentivo continuo ai viaggi, che sono la base della più solida e proficua conoscenza del Paese non soltanto nei riguardi topografici, ma anche in quelli storici, artistici, sociali e politici.

L'intenzione del Touring è di dare a questa propaganda una finalità immediata: quella di abbinare il giro turistico d'Italia di tutti i soci che ad essa contribuiranno efficacemente e la visita alle due grandi Esposizioni, che nell'anno prossimo glorificheranno il cinquantenario della nostra indipendenza.

Perciò il Touring vuol assegnare a quei propagandisti che raggiungano brillanti risultati un premio tale che elettrizzi tutte le volontà, ottenga alla Carta tale diffusione da far sì che possa dirsi che almeno in tutte le case italiane che si rispettano essa ci sarà, così come non vi dovrebbero mancare un giornale per le notizie e una rivista per lo svago e lo studio. Anzi andiamo più in là. Vorremmo che anche nelle case ove non si vedono nè giornali nè riviste, la Carta d'Italia vi fosse come c'è il taccuino senza del quale non si può stare.

E questo premio eccezionale di propaganda, sarà precisamente il biglietto di viaggio ferroviario gratuito a tutti quelli che da oggi al 1 dicembre 1911 presenteranno non meno di 15, 20 o 25 nuovi soci i quali, contemporaneamente all'associazione, si mettano in corrente cogli arretrati della Carta (28 fogli pei soci che verranno presentati nel 1910; 36 fogli per quelli presentati nel 1911). E così, che fidando nell'amorevole e convinta pressione di chi conosce la Carta, vogliamo debellare l'indifferenza di chi non la conosce.

I nuovi soci verranno così, d'un tratto, un po' per forza — la fede è sempre energica nei suoi procedimenti — ad essere muniti della Carta, tal quale di quelli che già fanno parte del Touring dal principio della pubblicazione. Essi così si troveranno a pari cogli altri in questo possesso della Carta che noi riteniamo una necessità nella vita sociale pratica di ogni persona d'affari appena appena mediocremente colta.

Le condizioni materiali a cui il Touring permette di mettersi così in corrente sono, come press'a poco tutte le combinazioni del nostro Sodalizio, veramente straordinarie. Ora che la Carta non è più frammentaria (perchè il numero di fogli pub-

L'Italia: Abbiatemi in cuore. Ecco la mia immagine: tenetevela cara; ornatene le vostre case perchè i vostri figliuoli comincino a conoscermi e a volermi bene...

licati rappresenta già un insieme che copre gran parte dell'Italia continentale e della penisola, ora che l'impianto suo non è più tanto lontano dalla fine, il Touring potrebbe giustificatamente, come si usa per le pubblicazioni di lunga lena, quale ad esempio quella dei grandi dizionari e delle enciclopedie, crescerne il prezzo tanto mite. Ma esso non ha punto tale intenzione, almeno fino a pubblicazione finita, perchè lo scopo principale suo è *la diffusione, la grande diffusione*, maestra di buone cose.

Dalla quale siamo ben lontani!

Soltanto chi si accontenta delle apparenze, chi si adagia nel quietismo dei successi relativamente facili dice che noi abbiamo fatto molto. Cosa abbiamo ottenuto infine? Abbiamo diffuso in tutto fino adesso 2 milioni e 500 mila fogli della Carta. Una vera miseria!

Che c'importa se nessun editore italiano o straniero da che al mondo si stampano carte geografiche ha mai neppur lontanamente fatto altrettanto? Che c'importa se questo risultato, che i benevoli vogliono giudicare splendido, si ha nel paese in fama d'essere tra quelli ove meno si spende per ciò che è stampato? Gli italiani sono ormai 33 milioni, e di questi forse più di nove decimi neppure sanno che esista una Carta del Touring e l'ultimo decimo — i tre milioni che si dovrebbero supporre più colti — possiede dunque adesso in media soltanto una frazione di foglio della nostra Carta.

Quale campo vasto da mietere per chi si sente il sacro fuoco di lavorare per il Paese! Chiunque rifletta su questi numeri comprende che ha intorno a sè, per così dire a portata di mano, una scuola da tenere, un verbo da predicare. Non occorre scienza per sedere su questa cattedra: basta la convinzione che è utile distribuirne il testo, che è opera santa il darlo a quante più persone si può, che questa opera frutta poi da sè come un buon seme sparso in terreno fecondo. Questo testo, che è la Carta d'Italia, parla da solo con calore al cuore non meno che all'intelletto di tutti.

E' per diffondere questa Carta che il Touring, pur valutando gli oneri cui andava incontro, con un coraggio veramente sportivo ne assunse l'impegno quattro anni or sono. E' per diffonderla facilmente tra il consenso di tutti che le ha dato, non senza fatica, delle basi tecniche incrollabili.

Ed ora che la Carta c'è vuol rinfocolarne la nobile propaganda con un premio che risponde ad un elevato concetto patriottico oltre che turistico: il viaggio alle Esposizioni di Torino e di Roma.

Quattro anni di esame minuto da parte di 80 000 soci, competenti uno per uno nelle zone di terreno personalmente conosciute, hanno dato il battesimo di precisa e inattaccabile a questa Carta. Quattro anni di studi di diversa indole da parte del pubblico che l'usa a mille scopi, le hanno confermata la fama di bene informata, di ricca di notizie, di aggiornata, di estetica, di chiara, di graficamente lodevole. Perchè dunque queste qualità dovrebbero continuare a giovare soltanto ad un ristrettissimo numero di cittadini — a centomila appena — quando

CARTA D'ITALIA DEL TOURING CLUB ITALIANO

I 28 Fogli arretrati per i nuovi soci del 1910.

Gli 8 Fogli in corso di pubblicazione nel 1910 e che diventeranno arretrati, coi 28 precedenti, per i nuovi soci del 1911.

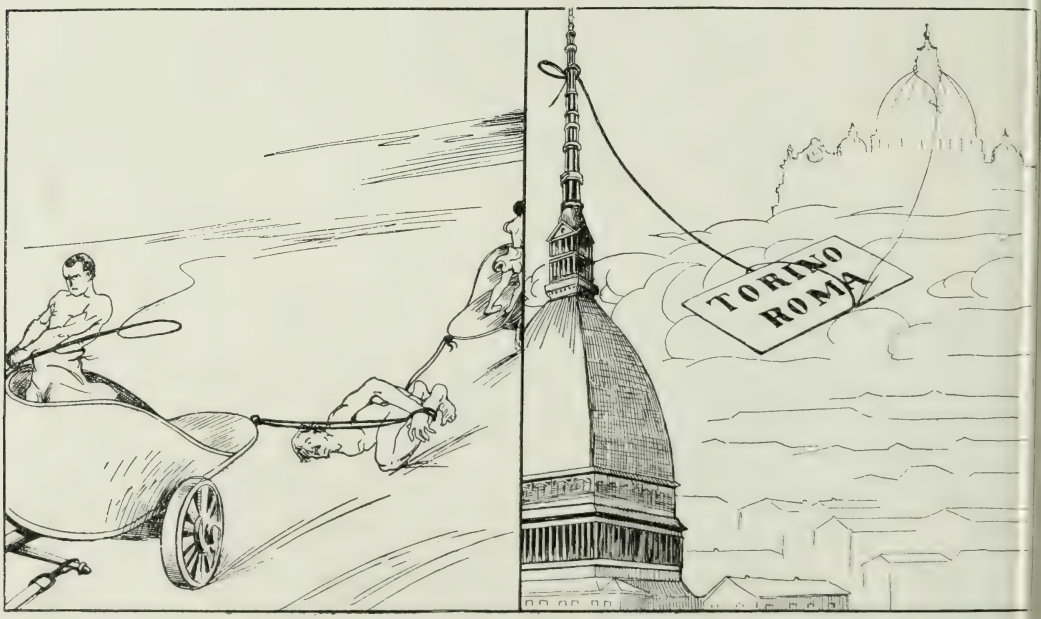
Quadro dimostrativo dell'avanzamento della pubblicazione della Carta d'Italia del T. C. I. al 31 Dicembre 1909 e al 31 Dicembre 1910. I Fogli tratteggiati sono quelli che costituiscono gli arretrati pei soci di nuova presentazione rispettivamente nel 1910 e nel 1911.

potrebbero estendere la loro benefica suggestione almeno ad un milione?

Ora dunque si tratta di moltiplicare in tutti i modi con decuplicata attività la diffusione, cosicchè tutti possano andare a Torino, a Roma e in ogni parte d'Italia colla scorta della Carta del Touring. e... e col suo biglietto ferroviario gratuito.

Perchè gratuito? Perchè il nostro ideale è che si debba viaggiare assai più di quanto in Italia si fa, chè il muoversi da un capo all'altro del paese non soltanto è uno svago ma è un coefficiente di progresso intellettuale assolutamente necessario. Bisogna che diventiamo meno ostriche. Come non vi è francese di qualsiasi classe sociale che non conosca Parigi, la quale per la particolare organizzazione della Francia rappresenta quasi tutto di quel paese; come venti anni fa non c'era tedesco, anche delle classi più umili, che non avesse fatto il suo giro della gran Germania ed oggi non c'è tedesco delle classi medie che non abbia più volte, sia pure con molta economia di pecunia, messo il piede negli stati oltr'Alpi ed oltre Reno; come non c'è inglese delle classi ricche che non conosca un po' tutta Europa, così noi vorremmo che ben più numerosi di quanto ora fanno, gli italiani trascorressero in lungo e in largo la patria nostra. Molto il Touring ha già contribuito in questi ultimi anni a una maggiore mobilità. Ma ancora enormemente rimane a fare e un colpo d'ariete vorremmo darlo coll'offrire questo biglietto gratuito di riconoscenza, che raggiungerà contemporaneamente due scopî: quello di diffon-

Sogno dorato che ciascuno con un po' di buona voglia può tradurre in realtà.



Nel '911 ogni buon italiano rischierà il supplizio di Mezio Suffezio: essere strappato in due da opposti sforzi. Il desiderio dirà: Roma e Torino, ma la borsa inesorabile: o Torino o Roma.

Ma il Touring interviene. Andate Consoci alle due capitali; e anche a quella provvisoria, Firenze e alle altre del commercio, dell'industria, dell'arte Pagaio. Non sono forse fatto per promuovere i viaggi

dere la Carta, causa la propria volta di maggior movimento, e quello di adescare i premiati a staccarsi dalla residenza e incanalarli nel giro d'Italia.

Vi saranno bensì all'epoca delle Esposizioni ribassi ferroviari, treni-acciughe e treni-lumaca a prezzo ridotto che faciliteranno la visita di Torino e di Roma. Ma noi vogliamo far di meglio. Noi vogliamo inaugurare il movimento ferroviario... gratuito. E' l'ideale, tanto più che i biglietti del Touring non saranno per comitive ma per viaggiatori isolati; non a data fissa, ma a scelta del socio in qualunque epoca, a cominciare da un mese prima dell'apertura delle Esposizioni di Torino e di Roma fino a tutto il dicembre del 1911; non stretti in brevissima durata, ma valevoli per trenta o sessanta giorni, secondo il biglietto scelto; non di semplice andata e ritorno, ma con facoltative fermate lungo il percorso circolare a piacere del socio; non limitati a treni *omnibus* o accelerati o ai così detti treni di piacere, spesso così poco piacevoli, ma estesi a tutti i diretti senza distinzione.

— Quella gente mi è antipatica. Perchè li inviti? Tra lui, lei e i loro otto figli l'ultima volta mi hanno bevuto e mangiato tutto quello che c'era in casa...
— Mogliettina mia, te ne scongiuro, sia gentile ancora una volta. Lui lo faccio socio questa sera; l'ho già lavorato bene. Ed è il quindicesimo, capisci?

E s'intende che i biglietti non verranno sorteggiati in numero limitato cosicchè pochi siano i fortunati tra i molti degni di premio, ma verranno dati a tutti senza eccezione quei soci i quali raggiungeranno il numero di 15, 20 o 25 presentazioni, secondo le norme qui in calce notate.

Lo dissi in principio: il problema di far viaggiare gratuitamente poteva parere assurdo, ma ora non più. L'ho dimostrato e la soluzione della difficoltà è a portata di tutti.

Già, il Touring non poteva far di meno!

Ora, a voi consoci, per il T. e per la Carta d'Italia!

L. V. BERTARELLI.

DISPOSIZIONI E NORME.

Come sono i biglietti gratuiti del Touring

I biglietti gratuiti forniti dal Touring sono secondo le norme e condizioni dei biglietti circolari combinabili oggi vigenti, con tutti i relativi diritti e obblighi. Nel non creduto caso di modifiche che venissero fatte a tali biglietti saranno apportate le conseguenti modificazioni anche alle presenti disposizioni e norme.

I biglietti del Touring sono di seconda classe,

ma il titolare che ne faccia richiesta in tempo utile ha diritto di sostituirvi la prima classe pagando la differenza *con tariffe ridotte*.

I biglietti del Touring possono essere richiesti dal socio anche subito dopo presentati i nuovi soci di cui sotto, ma non potranno essere emessi

ed aver valore che per il periodo che comincia un mese prima dell'apertura delle Esposizioni e termina il 1 dicembre 1911.

L'esame delle disposizioni delle Ferrovie dello Stato contenuto in tutti gli orari relative ai viaggi con itinerario combinabile o circolare dà tutti i dettagli dell'uso dei nostri biglietti. In modo generale si possono quì riassumere le caratteristiche di questi dicendo che sono validi per tutti i treni indistintamente, con diritto di

fermata in tutte le stazioni principali; possono essere principiati in qualunque punto del percorso; il percorso circolare può essere compiuto nell'una o nell'altra direzione; non presentano alcun vincolo speciale diverso da quelli dei biglietti comuni.

Come si hanno i biglietti gratuiti del Touring.

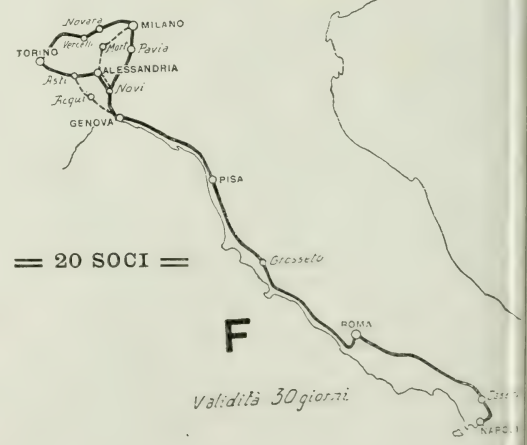
I soci che presenteranno da oggi al 1 dicembre 1911 (s'intende anche ad uno per volta) non meno di 15 nuovi soci i quali si provvedano in pari tempo degli arretrati della Carta del Tou-

ring (28 fogli se presentati durante il 1910, 36 fogli se presentati durante il 1911) avranno diritto ad avere gratuitamente uno dei seguenti biglietti:

1) Milano-Firenze-Roma-Genova-Torino-Milano (vedi schizzo del Viaggio *A*);

2) Milano-Venezia-Firenze-Roma-Genova-Torino-Milano (vedi Viaggio *B*);

3) Milano-Genova-Roma,-Torino-Milano (vedi Viaggio *E*).



Chi presenterà non meno di 20 soci come sopra avrà diritto di avere gratuitamente uno dei seguenti biglietti:

4) Milano-Venezia-Firenze-Roma-Napoli-Roma-Genova-Torino-Milano (vedi Viaggio *C*);

5) Milano-Venezia-Ancona-Foggia-Napoli-Ro

ma-Firenze-Genova-Torino-Milano (vedi schizzo del Viaggio *D*);

6) Milano-Genova-Roma-Napoli-Roma-Genova - Torino-Milano (vedi Viaggio *F*);

Chi presenterà non meno di 25 soci come sopra, avrà diritto ad avere gratuitamente un biglietto per il seguente percorso:

7) Milano-Venezia-Ancona-Foggia-Taranto-Reggio-Messina-Catania-Palermo-Napoli (via mare o via terra)-Roma-Genova-Torino-Milano (vedi Viaggio *G*).

Norme speciali.

I soci che intendono concorrere ai biglietti gratuiti debbono, quando presentano il nuovo candidato, darne avviso alla Direzione del Touring tenendo ben conto che il documento di presentazione deve portare la loro firma di soci presentatori e che l'inscrizione nei registri speciali per l'accumulo onde stabilire che si sono raggiunti i 15, 20 o 25 soci non si fa d'ufficio ma soltanto dietro richiesta. Non occorre che la richiesta sia fatta di volta in volta ad ogni inscrizione, ma può essere fatta cumulativamente per diverse o anche per tutte le inscrizioni anche se presentate separatamente, a condizione, si ripete, che il documento di presentazione porti la firma del richiedente. Nel caso di scheda con due o più firme di presentatori, la sola valida agli effetti della richiesta del biglietto è la prima. Uno stesso socio può concorrere a più biglietti presentando altrettante serie complete di 15, 20 o 25 soci. In tal caso uno o varî biglietti possono essere intestati a persone della famiglia del socio.

Gli arretrati della Carta importano per i 28 fogli e relativi indici, da prendersi dai candidati presentati nel 1910 L. 14, e per i 36 da prendersi dai candidati presentati nel 1911 L. 18 in aggiunta all'associazione annua, quinquennale o vitalizia.

Continuano ad essere in vigore i premi di benemerenza (medaglie) per la diffusione della Carta per tutte le presentazioni di soci nuovi (che provvedano gli arretrati della Carta) le quali non raggiungano il numero di 15.

Lo «Ski» in Abruzzo: Il concorso di Roccaraso.

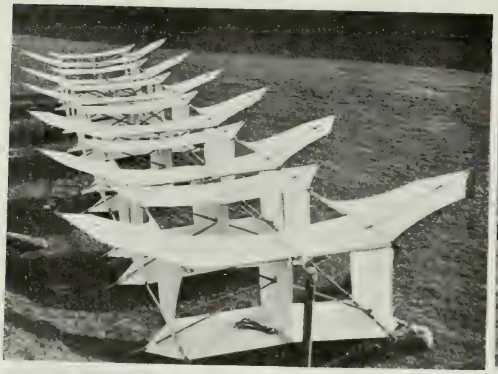
La bella idea di organizzare a Roccaraso nei giorni 26-27-28 Febbraio un concorso di *ski* è stata accolta con entusiasmo. Gli abruzzesi si preparano a ricevere con la loro tradizionale ospitalità quelli che converranno, e si prevede che questa prima riunione invernale *skiistica* abruzzese sarà coronata da successo. I ricchi premi — fra i quali le medaglie del Touring — e la bellezza dell'Appennino abruzzese richiameranno numerosi i nostri soci, gli amatori degli *sports* invernali, e la interessante manifestazione turistica segnerà l'inizio della nuova ed immancabile vita sportiva nella regione «forte e gentile». Ecco, intanto, succintamente il programma:

26 FEBBRAIO 1910. — Esercizi preparatori ed istruzioni pratiche impartite dai signori Smith, dagli ufficiali e dai soldati alpini.
Gare libere in *toboggan*.

27 FEBBRAIO 1910. — Gara di velocità per skiatori inscritti a Clubs sportivi ed Ufficiali alpini. (*Medaglie offerte del T. C. I.*).
Gara di velocità in ski per Signore. (*Oggetto d'arte offerto dal Comitato*).
Gara di velocità in ski fra soldati alpini. (*Tre premi in denaro*).
Gara di salti in ski. (*Coppa e medaglie*).
Gara di salti fra soldati alpini. (*Un oggetto*).

28 FEBBRAIO 1910. — Gita in ski alle Coppe del Tesoro.

Le applicazioni del cervo volante negli eserciti.



(Fot. Bourgon).

Come questo giuocattolo, che ha divertito per qualche secolo parecchie generazioni di bimbi d'ogni paese, abbia potuto in questi ultimi tempi risolvere l'affaticante problema del volo meccanico, ormai è cosa a tutti nota, nè sarebbe quindi necessario ed opportuno esporre ora i rapporti di causalità onde l'aeroplano, suo figlio legittimo, gli è legato. Meno noto forse è invece l'uso pratico che del primitivo aquilone vien fatto — e non soltanto da ora — presso gli eserciti d'alcune nazioni per l'importante servizio di ricognizione e di rilievo. Non stupisce che questa idea sia sorta da parecchio tempo fra gli studiosi di tattica militare. Il bisogno di poter dominare collo sguardo una vasta estensione di terreno, allorquando le alture difettano, fece sorgere il progetto. Non si trattava, per metterlo in pratica, che di moltiplicare convenientemente la forza di sostegno del cervo volante perchè fosse possibile d'innalzare con questo sistema una o più persone. Stabilito un equo rapporto fra i mezzi da impiegarsi (numero di coppie degli aquiloni cellulari, superficie di ciascuno di essi, forza del vento ecc.) ed il fine da raggiungersi (peso che si deve sollevare) non resta che da attaccare il capo della fune a cui vien assicurato il sistema ad un argano che permetta, con l'impiego di poca forza, d'esercitare una potente trazione. E' questa trazione che, combinata alla energia del vento, comunica al cervo volante la sua forza ascensionale.

In tal modo si può sollevare, come si vede dalle nostre incisioni, attaccata al cavo, una navicella d'aerostato con dentro uno od anche due osservatori. Le vedute qui pubblicate rappresentano appunto e spiegano l'essenza ed il funzionamento d'un nuovo sistema di cervi volanti, esperimentato ufficialmente il 19 u. s. a Boulogne.

In alto: rimessa degli aquiloni fra due piccole alture al riparo dei venti ed argano di trazione. — In basso: i coniugi Sacconey elevati con cervi volanti a 100 metri d'altezza.

Parlando dell'Argentina alla vigilia della sua Esposizione

Di nuovo ci domanda qualche minuto di attenzione quel grande popolo, notissimo ed ignoto, che è il popolo argentino. Buenos-Aires presto aprirà i battenti di una Esposizione dei trasporti che si tiene quest'anno sotto gli auspici di una sua sacra memoria patriottica: sono cent'anni, fra pochi mesi, dacchè crollava laggiù la signoria di Spagna: la giovine repubblica ha perciò buon diritto di invitare il mondo all'ammirazione delle sue ricchezze.

Chi non sa? Le statistiche, anche le più generose, non le concedono nemmeno sette milioni di figli, ma nessuno può negarle la fertilità della terra dai molti grani, dalle molte pecore e dai molti cavalli.

Terra felice ove la giovinezza sarà ancora per molti secoli una parola che si intende e si realizza nella vita. Là l'infinità dello spazio (quei pochi milioni di abitanti sono, tranne uno che si affolla in Buenos-Aires ed un altro diviso in quattro o cinque città minori, disseminati in un paese allargantesi nell'altro emisfero per più di dieci volte l'estensione d'Italia), là il mistero del domani che può essere sempre in antitesi dell'oggi, e l'avventura, ed una varietà di climi, di coltura, di bellezza per cui l'idea di patria si allarga. Dal sole di Tucuman ai ghiacci della Terra del Fuoco! Dalla pianura in cui Buenos-Aires brilla e si ingioiella per invito, alle Ande, schiena eroica in difesa, dorso di separazione oltre il quale il Cile sogguarda...

Non credo che si abbia più il diritto di descrivere la repubblica Argentina. Dacchè poi uno dei più eloquenti uomini d'Italia, Enrico Ferri, ne ritornava con un'anima che dichiarava mutata, non gioverebbe insistere sulle condizioni del lavoro italiano là. Tutto il bene, tutto il male di quella patria adottiva (molti fratelli nostri la chiamano « la Patria adottiva ») è stato detto. Qualche volta giovarono persino le esasperazioni e gli equivoci, perchè intanto si discusse. Così, la gente italiana conobbe di quanti risparmi sudati oltre l'Oceano, le mandino l'omaggio quei suoi più umili figli, emigranti anonimi (« le rondinelle » come le chiama spesso il *criollo*), che una volta all'anno vanno e ritornano. Sobrii fratelli nostri, contadini di due mondi e di due raccolti in una sola età del sole.

Ma se non è più lecito scoprire, come una meraviglia nuova, nell'America del sud la repubblica Argentina, è lecito insistere sulla apparente antitesi con cui ho cominciato queste righe: popolo noto e ignotissimo.

Mentre innanzi agli occhi del lettore si succedono le illustrazioni che per cortesia di un italiano, il professore Scardin, io potei avere pressochè inedite durante un mio viaggio laggiù, mi si consenta qualche memoria personale non inutile perchè vi si fondono un po' di gratitudine e un po' di rimorso.

Or sono cinque anni, quando la magnifica cortesia della colonia italiana di Buenos-Aires

mi chiamava colà una prima volta oratore per la commemorazione solenne del centenario mazziniano, io vi portavo meco un piccolo libro che credevo di dover nascondere gelosamente appena arrivato.

Erano le lettere sull'Argentina pubblicate da Luigi Barzini per iniziativa del *Corriere della Sera*. Lettere dal tono discutibile, ma di un coraggio e di una bellezza non negabili da nessuno.

Io sapevo intorno a quel piccolo libro quante fossero state le polemiche recenti, le ire, le bestemmie.

Nell'ora del « tolle » contro l'autore, la *Prensa* per combatterlo aveva persino supposto la esistenza di una *Compagnia antiargentina*, forse a base di capitali cileni, in cui doveva essersi compromessa quasi tutta la stampa europea, comprese le riviste illustrate.

rietà fittizia che crea sempre intorno ad una collettività la memoria più intensamente agitata di un suo spirito rappresentativo alterasse i rapporti e inebriasse la mia stessa anima.

Se, ad una data fissa, i francesi si inchinano ad Hugo: passa su loro la luce victorughiana e voi li amate circonfusi di essa, come se tutte le qualità francesi e nessun difetto vi fosse possibile di ricordare: è il meraviglioso abito a pizzi sotto cui anche il corista ha la funzione di eroe: la folla è vestita di un nome caro e stacca sullo sfondo.

Invece il libro del pubblicista andato libero e severo, in un'ora della realtà continua e non in quella dell'eccezione, doveva farmi vedere sotto gli italiani della festa, gli allucinati del giorno prima e del domani, e nell'Argentina dell'ospitalità che innamora, l'Argentina di ogni istante, lieto e triste. Dalla parte degli italiani

ADUNATA DI BESTIAME NELLA PAMPA (RODEO) (Fot. Scandia.)

Si sarebbe trattato di una guerra di giudizii interessatamente ostili pubblicati persino dal *Times* e dal *Temps* e diffusi anche per mezzo di una agenzia: la Havas. E quel giornale, che poi dovetti riconoscere tanto simpatico e intelligentemente fatto, nella sua crisi di sdegno avanzava questa teoria: « Noi abbiamo il diritto di tollerare i nostri errori e di accogliere gli apprezzamenti della stampa nazionale, perchè sono i nostri proprî interessi che discutiamo con l'ampio diritto di cittadinanza e con il merito di provati servizî ad una nobile causa. Però quando si tratta di giornali stranieri che debbono mantenersi estranei ai dettagli delle passioni delle altre nazioni, la missione del giornalismo argentino è altra... ».

Partendo dunque per Buenos-Aires, la prosa del nostro impareggiabile Barzini mi era articolo di contrabbando, ma di un contrabbando creduto indispensabile.

Io volevo sapere che cosa fossero davvero italiani ed argentini sotto il vessillo della repubblica di Sarmiento e ciò prima che la solida-

perciò le loro miserie e le loro ignoranze: l'*hôtel* degli immigranti con la sua landa irregolare e fangosa, il tanfo dell'armento umano, i visi stanchi e già nostalgici della patria, l'organizzazione casuale, arbitraria, del lavoro: e le mille Società di mutuo soccorso e di reciproca guerriglia: e le vanità e i pregiudizî e i regionalismi: e la troppo facile diffamazione del paese che li ospita, difeso poi — per rappresaglia inevitabile — ed anche ne' suoi errori dai « figli degli italiani ».

Da parte dell'Argentina, Buenos-Aires troppo vasta, esposta a tutte le crisi della natura (cattivi raccolti della campagna) e della borsa, il delirio di grandezza, l'oligarchia politica ed industriale, il proletariato enorme, eterogeneo, esoticamente ostile e vagabondo, minacciato da una crudele legge di residenza, l'esercito informe, la giustizia e la polizia spesso mal sicure, la « poztegne » ossessionate dalla concorrenza del lusso, il gusto di arte coloniale, la banca in mano a speculatori stranieri, le elezioni insincere e violente, il mestiere degli impieghi pol-

1. Ponte metallico sulla Sierra di Cordoba — 2. « Conventillo » (abitazione degli italiani poveri) — 3 e 4. Case coloniche di S. Fè e tipi di italiani emigrati — 5. Italiani vendemmianti a Mendoza — 6. Al confine cileno — 7. Diga di S. Roque (Cordoba) — 8. Il primo monumento a Cristoforo Colombo nell'America del Sud, nella città di Maz del Plata — 9. Ponte naturale detto dell'Inca — 10. Un giaguaro — 11. Al campo.

(*Fot. Scardin*).

tici eretto a sistema, la rivoluzione sicura a scadenza come unico sfogo.

***

Ora o io quella prima volta e poi una seconda fui ingenuo, o la verità che credetti di scorgere mi diede una lezione di modestia in fatto di intuizione profetica.

Rimango alla prima volta, al 1905.

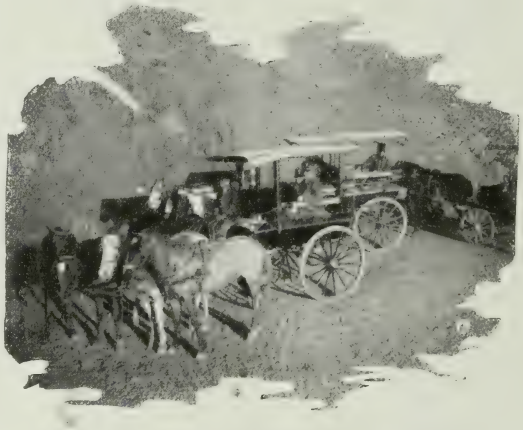
Comincio dalla stampa: trovai la *Prensa*, già da me supposta *chauvinista*, tutta illuminata per ricevere... un italiano. E' vero, che quell'italiano si chiamava Giacomo Puccini, e le stesse feste non si facevano neppure ad un principe nostro in viaggio colà, ma la scelta fra un principe e l'artista non era di quelle che potessero dispiacermi troppo. Inoltre, un giornale pressochè ufficioso, *El Diario*, ristampava a titolo di ornamento suo la prosa di un nostro pubblicista. E quel pubblicista aveva un nome che non supponevo di scoprire in favore anche là. Precisamente Luigi Barzini.

Ancora. Si stavano bandendo le elezioni e non si scorgevano nè *gauchi* armati, nè *vigilanti* in perlustrazione rabbiosa. Ancora. Da due anni la campagna aveva dati raccolti straordinarî. L'Argentina aveva funzionato da nazione esportatrice dei grani, più degli stessi Stati Uniti. Una rivoluzione radicale era stata soffocata prima di sorgere. Il governatore della provincia di Buenos-Aires — una onnipotenza — accusato di reato elettorale da un semplice cittadino era stato condannato dai giudici della repubblica.

Non è finita. Andiamo al passeggio e al teatro. Sì, alcune signore sono un po' eccessivamente candide per la loro origine *criolla*, ma non si vedono troppi gioielli: e al teatro ascoltano almeno quanto alla *Scala* di Milano. O dunque, che cos'è successo? Era il luglio delle feste patriottiche? (il 9 di luglio è una grande festa argentina). Era il maggior danaro? Era l'attimo ascensionale di quell'anima collettiva? Ad un teatro popolare stava dandosi per la centesima sera una satira *Locos de Verano* (Pazzi d'estate), che manteneva il suo successo per una sola ragione, politica e non artistica: essa fustigava a sangue ogni pazzia ed ogni corruzione paesana. Tutte le malattie argentine, esasperate anche, là dentro: la smania di cospirazione, le velleità di improvvisare una poesia senza tradizioni, l'ignorante ferocia poliziesca, il mestiere della politica, il fanatismo dello *sport*, il giuoco d'azzardo; e via... tra gli applausi dei sospettosi figli del paese.

E' ben vero. Mentre il nostro stupore durava ancora e ancora trionfavano avanti alle platee, *Locos de Verano*, il collegio di Buenos-Aires eleggeva un candidato industriale non senza l'intervento del dio danaro come arma di persuasione, tanto che (o si raccontava per leggenda, ma anche le leggende sono un sintomo) un elettore ingenuo chiedeva a un presidente del seggio, dopo il voto, ove dovesse farsi pagare... il suo esercizio di sovranità, e il presidente rispondeva bonario: « Non qui. Al Comitato elettorale... ».

Vero altresì: mentre pendeva l'appello del governatore di Buenos Aires, si fucinava un disegno di legge per rendere invulnerabili gli alti funzionarî come lui in casi consimili. Vero sempre: il Parlamento stava accettando un sistema di scrutinio che sembrava di minore garanzia per la sincerità dei responsi dell'urna. Vero sempre e purtroppo: si annunciavano nuovi tentativi di applicazione della legge di residenza. Ma che perciò? I giornali discutevano; vignette feroci contro il presidente della repubblica, Quintana; dalla provincia un sordo rombo di minaccia; i radicali costituivano una sezione più forte del loro partito; l'unica applicazione della legge di residenza, già mezza imposta, era sventata dalla *Patria degli Italiani*. E si aveva persino questo coraggio di umiltà e di sincerità: siccome alla rivista per la festa del 9 luglio le truppe erano sfilate un po'male, il presidente Quintana aveva detto pubblicamente il suo malcontento. Più galantuomo il buon borghese che ossequioso verso l'elemento militare. Quanti sono i paesi del mondo in cui si saprebbe far ciò?

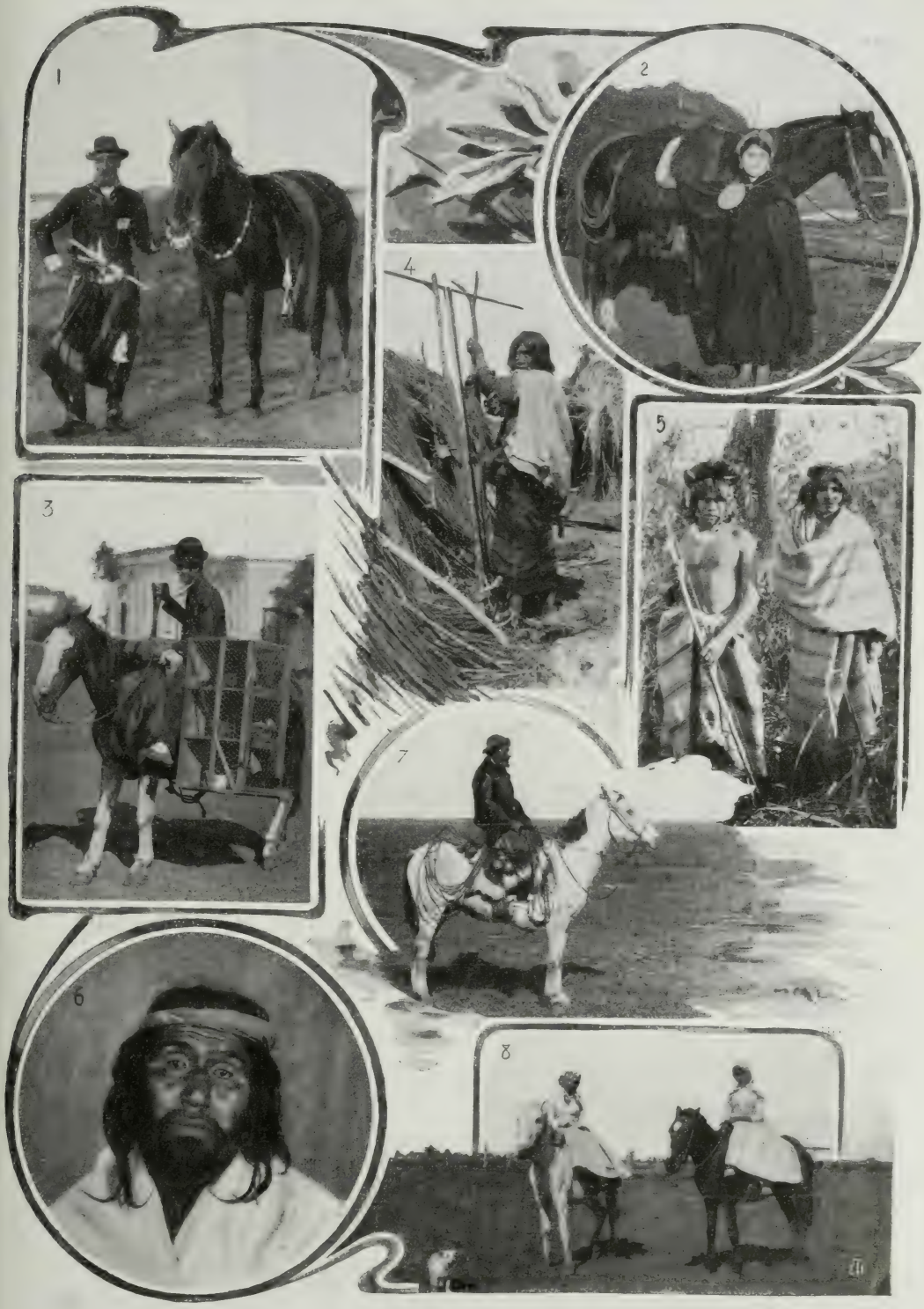


La diligenza della Cordigliera delle Ande.
(*Fot. Scardin*).

Continuiamo: All'*Argentina* canta la Barrientos. Stiamo ascoltando l'usignolo, e intanto tre signori entrano un po'in ritardo in un palco a pagamento. Il pubblico zittisce. Chi sono? Tre ministri. Ma la folla non se ne cura. Vengano più presto.

Andiamo al mercato dei frutti del paese (cereali, pelli, lane, ecc.), il più grande locale coperto del mondo e là un turbine di uomini spazza via merci. Si gesticola: si urla: si compravvende. Non un foglio di carta. I contratti, anche per milioni di lire, sono fatti sulla parola. I rialzi e i ribassi possono creare e distruggere dei capitali. Ma non c'è un foglio di carta, un francobollo, un testimonio. Chi perde, perde. Oggi milionario, domani lustrascarpe, dopodomani di nuovo ricco. Se c'è la carta scritta l'affarista del luogo tenterà forse anche di alterarne il testo, ma alla sua parola si rassegna.

Sull'Avenida de Majo sfilano le carrozze: ne passano quattrocento in cinque minuti: il trotto comincia alle sedici, finisce a mezzanotte e nessuna carrozza torna due volte sullo stesso punto. Ciò significa la ricchezza di miliardi. Lo Stato ha miliardi di debiti. Le miserie individuali sono enormi: eppure l'argentino povero guarda con adorazione la fortuna e il fasto di Buenos-Aires che gli sfilano innanzi. Il socialismo cammina adagio, perchè persino chi muore di freddo qui possiede idealmente la sua patria. E' un'adorazione fanciullesca, può irritarvi, ma deve anche commuovervi. E bisogna tenerne conto. Se gli italiani vorranno essere amati dal rio della Plata alla Terra del Fuoco non scordino, che non si può andar là con orgoglio. Nè cortigiani, nè sprezzanti. E noi abbiamo tutto da guadagnare nobilmente facendoci amare laggiù. Bisogna an-



GAUCHOS ED INDIOS

1. 2. 7. 8. Tipi di Gauchos signori — 3. Un venditore ambulante — 4 e 5. Tipi di Indios
6. Un messia della Pampa. (*Fot. Sewalon*)

darvi, semplicemente, serenamente, come ospiti uguali, come fratelli. Il segreto dell'amore è in quelle parole dei semplici: « Patria adottiva ».

* * *

Perchè scrivo queste cose su questa *Rivista?* Mi confesso: desiderei suscitare una curiosità per cui alcuni volessero una volta almeno attraversare l'Atlantico. Non penso all'utile di una esposizione; penso all'utile dei nostri emigranti.

E penso che più si tarderà ad esercitare questo piacere di scoperta e meno americana del secolo della poesia e della Pampa sarà poi trovata la gente a cui è bandiera di guerra un simbolo di sole.

Se la mia cinematografia ebbe qualche evidenza forse si sarà scorto che quel che trionfa laggiù è necessariamente la contraddizione: un delirio quasi di grandezza che non esclude anzi si integra con una eroica umiltà.

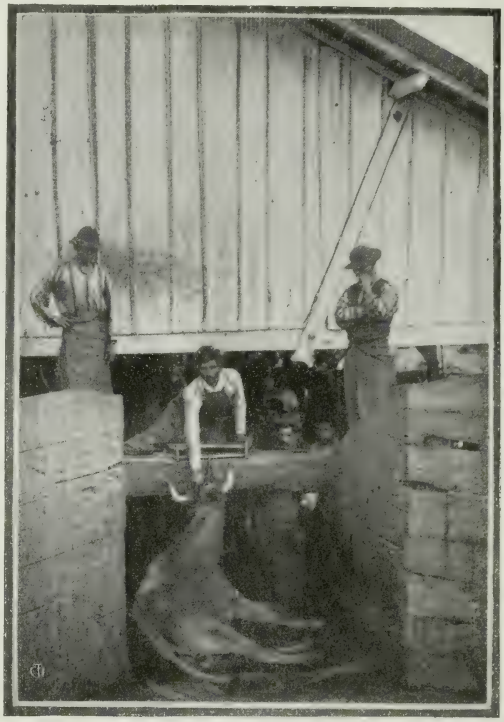
Ebbene di questi due stati di animo vanno scomparendo i tipi storici rappresentativi.

Tardando ancora a visitare l'Argentina, non scomparirà la contraddizione che è delle cose. Buenos-Aires continuerà ad avere aguglie tedesche a trafori di ferro e candide disordinate terrazze ricordanti Cadice, cupolette russe e campanili spagnuoli, *mansardes* parigine e cupole italiane, palmizii e platani, il *boulevard* e lo *square* londinese ombroso e verde in cui chiacchiera una fontana ad una statua equestre la quale non ascolta, la febbrile *city* della banca e la *calle* a vetrine col suo fruscio indolente e la Boca del Riachuelo strana, fangosa, merciaiuola, a botti, a magazzini, a facchini.

Ciò che Barzini rimproverava alle cose rimarrà.

E rimarranno a lungo i cento dialetti italiani e le sei o sette lingue europee che dànno a Buenos-Aires un cosmopolitismo deliziosamente babelico.

Ma tardando a visitarla voi vi cerchereste



Un matadero di Buenos-Aires. *(Fot. Scardin).*

La tosatura delle pecore nella Campagna Argentina. *(Fot. Scardin).*

forse invano quelli che Oliviero Zuccarini chiamava i due poli dell'anima argentina: il *gaucho* e l'*atorrante*.

Il *gaucho*, l'antico *criollo* della pampa, il selvaggio a cavallo. Figlio di spagnuolo e di donna india, non lieto della madre, al padre (forse ignoto) nemico, *hijo del pais*, talvolta tigre del piano, senza dolcezza e senza sosta.

Perchè si chiamò *hijo del pais* (figlio del paese)? Egli non poteva inchinarsi ad una paternità nata da un diritto patrimoniale. Schiava e vile la madre, ma sopraffattore e nemico il genitore. Fuggì come Manfredi del Byron. In una terra infinita, dove sono liberi, innumeri i cavalli, la sua selvaggia ribellione si rivestì di un orgoglio sconfinato come la pianura. Il suo grido storico è questo: *A qui estoi confiado en mi fuerzas: os desafio y os niego! os ultrajo y os desprecio!*

« *El leon esta solo!* »

* * *

Questo il *gaucho*, il figlio del paese che ammorbidito diventò *criollo*, che lanciato nella storia alla repubblica si elevò tiranno odiato, adorato ed ebbe nome Rosas.

E l'*atorrante?* E' l'altro polo estremo.

Fate sintesi di storia. Rosas, tiranno odiato, adorato cadde alla metà del secolo scorso. Il secolo si industrializzava. La cambiale, la macchina, la borsa, l'azzardo, la voluttà, la concorrenza, la ricchezza tormentavano, raffinavano, ammorbidivano il *criollo*. All'anarchia gaucha succedeva un inevitabile *chauvinismo*. E quando il nuovo figlio del paese era impari alla lotta o l'europeo arrivato dietro il miraggio della ricchezza era battuto nella concorrenza, una vita intensa, una possibilità terribile di isolamento impediva mezzi termini, soste, ripari.

Da noi nelle nostre piccole patrie affollate di uomini abbiamo avuto sotto il pungolo della industrializzazione tutta una gradazione di sconfitte di individui.

Ci fu la *bohême* sconfitta tragica e gaia. C'è lo spostato, torbida parentesi. Poi si cadde nel vero vinto della vita.

In Argentina il fenomeno ebbe un ritmo precipitoso. Una sola esistenza individuale vide l'alba degli orgogli e il tramonto della miseria orrenda. Il miserabile argentino o europeo che ebbe un'ora di orgoglio, un minuto di *bohême* e che ruzzola poi fra cagne notturne in cerca di torsi fradicî, si chiama l'*atorrante*. E' l'ex uomo di un altro paese dagli spazî immensi, l'ex uomo russo.

AL LAVORO. (Una pittoresca scena della colonizzazione italiana nel territorio Argentino). (*Fot. Scardin*).

Come l'ex uomo gorchiano, l'atorrante argentino (o europeo di origine) non chiede elemosina quasi mai. Non pane, vuole da voi, ma una sigaretta. Vagola talora per i caffè; sa gli indirizzi delle donnine belle. In un attimo della sua giovinezza quel cencioso vestì forse abiti di fasto e fu vicino alla gioia o al potere. Ne trovarono una volta uno assiderato per il freddo, a cui aveva dato facile strada nella carne il veleno dell'alcool. Quell'*atorrante* strozzato dal freddo sulla via diceva spesso di essere stato generale e sapeva molte lingue. Molti gli credettero, che non trovarono però strano fosse morto così.

INNOCENZO CAPPA.

CAROVANA NAZIONALE COMMEMORATIVA DEI MILLE organizzata dal Touring Club Italiano col Concorso della Federazione Nazionale delle Associazioni Giornalistiche. - **Quarto-Genova-Marsala-Calatafimi-Palermo-Messina-Napoli-Caprera.** - Il programma sarà pubblicato nel fascicolo di Marzo.

Parigi innondata (gennaio-febbraio 1910).

1. La Porta di Bercy, con 2 m. d'acqua - 2. Un tramvai traversa a guado il Quai dell'Hôtel de Ville - 3. Salvataggio d'una ammalata - 4. La chiusa della «Cité» sommersa - 5. Il Presidente Fallières, accompagnato dai Ministri Briand e Millerand e dal Prefetto di P. S. Lépine, visita le località più danneggiate - 6. Marinai pronti per i salvataggi - 7. La stazione ferroviaria «Ceinture de Grenelle» con 2 m. d'acqua - 8. Carri d'artiglieria adibiti al trasporto dei danneggiati - 9. Il diretto di Limoge al suo ingresso nella stazione di Choisy - 10. L'aspetto singolare di un Quai - 11. Una via ad Auteuil. - 12. Gli orsi minacciati nelle loro fosse.

(fot. Branger)

GLI ZINGARI

E' stato un « fatto diverso » di Cronaca milanese — curiosamente raccolto e commentato con grande diffusione di particolari da tutta la stampa quotidiana della penisola — a rimettere d'attualità la vecchia e sempre inquietante questione.

Poichè era da molto tempo che presso il pubblico delle grandi città la parola *zingari* non suscitava che un concetto indeterminato ed una immagine vaga di cose e di fatti superati o forse mai avvenuti.

Gli zingari? Sì, sono dei vagabondi. Tutti i paesi hanno i loro nomadi, tutte le società i loro detriti che rimangono dispersi e fuori dal gurgite vasto dell'organamento sociale e che volontariamente o per caso vivono straniati da ogni consorzio, senza una sede fissa, tribù raccogliticce di ebrei erranti, che nè gli allettamenti della civiltà nè l'imposizione delle leggi possono indurre ad accettare le norme comuni della vita.

Se un individuo ama la libertà ed odia il lavoro, con pari convinzione, e s'unisce ad altri individui con cui ha comuni questi articoli di fede inconcussa — ecco formato un nucleo di zingari.

Così ragionavano alcuni e si era perciò comunemente lontani dal pensare che gli zingari costituissero gli schietti rampolli d'un unico ceppo etnico che ha sparsi i suoi germogli in quasi tutti i paesi del mondo. Avevamo poi quasi classificato fra le leggende paurose che servono di salutare intimidazione ai capricci ed alle bizze dell'infanzia, la fama che si attribuiva agli zingari, di rapire i fanciulli.

Fole! pensavamo; fole come i racconti di streghe, del mago sabino e del lupo mannaro.

Questa opinione venne anzi confermata e consolidata dalla scoperta della colossale e grottesca mistificazione di cui furono vittime i grandi giornali ed una intera cittadinanza per opera del precoce delinquente, la fantasia del quale aveva saputo così bene architettare la istoria romanzesca del suo rapimento e della sua schiavitù presso gli zingari.

Così il problema si presenta ancora insoluto per molti.

Come? Si deve credere che gli zingari sorprendano i fanciulli incustoditi e li rubino? Ma perchè? Con quale scopo ed interesse? E gli zingari, chi sono essi? Che cosa fanno, come vivono?

E' appunto per tentar di rispondere a tali domande le quali a chi sa quanti in questi giorni si saranno affacciate imperiose quanto insoddisfatte — che noi abbiamo pensato di sollevare un lembo del mistero che avvolge ancora questa razza di selvaggi refrattari e di turisti infaticabili ed eterni per regola d'immutata tradizione e per impulso d'istinto incoercibile.

***

Nelle grandi città manca il tempo e la voglia d'accorgersi di loro e di distinguerli in mezzo alla folla errante dei saltimbanchi, dei giocolieri, dei proprietari di baracche, di giostre e di serragli, degli espositori di fenomeni viventi e dei rivenditori ambulanti, che popolano le fiere suburbane.

Per lo più costoro, che formano una specie di aristocrazia fra i vagabondi di professione, non sono degli zingari.

No: si tratta di gente che viaggia di continuo, che ha eletto il proprio domicilio in un'angusta casetta di legno posta e trasportata sopra quattro ruote — ma che non ha troncato completamente i legami col resto della società e che — allorquando il pungolo acuto della nostalgia incalza e gli affari lo permettono — fa volentieri ritorno ai propri paesi presso gli amici ed i congiunti che vivono... nella guisa ordinaria degli uomini.

Ben altro sono gli zingari veri.

Essi formano un popolo in mezzo ai popoli, con una mentalità propria e singolarissima che si manifesta per mezzo dei loro costumi bizzarri. Essi si sentono fieramente e gelosamente isolati dal resto dell'umanità da una barriera secolare d'odio tenace e d'antitesi naturale.

Gli altri uomini lavorano per vivere, gli zingazi vivono... per rubare, in una condizione permanente di guerra guerreggiata con tutti. Il mondo rappresenta nel loro pensiero un immenso campo nemico apprezzabile soltanto dal punto di vista delle razzie che vi si possono consumare, delle abili frodi in cui è facile esercitare il loro spirito sottile e del bottino che è possibile trarne.

Avete mai fatto la vita nei villaggi?

Soltanto in questo caso vi sarà dato modo di classificarli, di osservarli, di studiarli, e forse di comprenderli.

Un mattino, passeggiando oltre le ultime case del paese, avvertite che in uno spiazzo verde, a lato della grande via maestra un accampamento è sorto quasi per incanto.

Pochi carri, portanti sui loro due assi, ciascuno una casetta lilipuziana o più semplicemente una tettoia di tela incerata, sono là fermi: una breve scala di legno attaccata alla porta posteriore dei curiosi abitacoli fa quasi da ormeggio a questi navigli di terraferma. Qua e là sono sparse alcune tende su cui sventolano degli stracci di colore indefinibile. Cavalli che resuscitano l'immagine dell'Apocalisse brucano liberi l'erba stentata dei fossi, frustandosi ritmicamente con le lunghe code, i fianchi ossuti e piagati sui quali miriadi di mosche fanno festino. Un nugolo di fumo denso e puzzolente impennacchia un focolare improvvisato intorno a cui, seduti o sdraiati in pose indolenti, stanno uomini, donne e fanciulli vestiti stranamente di stracci pittoreschi, specie di campioni sintetici in cui si riassume la storia dell'abbigliamento di tutte le epoche, di tutti i popoli e di tutte le classi sociali, dal berretto di ciclista al turbante orientale, dalle casacche di velluto scintillanti di bottoni d'orpello, ai camiciotti d'operai, dai pantaloni alla militare alle brache corte di Ciociaria. Gli uomini portano lunghe e folte barbe nere e capelli spioventi alla nazarena, le donne hanno lineamenti regolari e grandi occhi neri e luminosi; la loro pelle ha la tinta del bronzo, patinata di sudiciume.

Vicino ad essi il cammello rumina, senza parer accorgersi delle scimmie che gli stanno annidate tra le gobbe, scappellottandosi, facendo smorfie e spulciandosi reciprocamente; l'orso, famigliarmente associato a quell'accolta eteroclita, dondola il grosso capo e grugnisce. I bimbi laceri, seminudi, scarmigliati e lerci si rincorrono, ed al primo scorgervi vi vengono incontro piantandovi in faccia lo scintillare dei loro occhi sfrontati e stendono la mano; poscia si avanzano verso il villaggio, piccola avanguardia di perlustrazione lanciata contro la nuova terra di conquista.

Bizzarra coincidenza: la carovana si trova a passare la prima volta per questa località, eppure ha saputo scegliere senza esitazione il luogo preciso già occupato da altre precedenti convogli del genere. Quale misteriosa bussola

La casa e la famiglia dello Zingaro.

l'ha guidata in quel luogo ove essa sapeva di star comoda e tollerata? Quale ragguaglio segreto ha potuto informarla sulla ospitalità e sulle abitudini pacifiche degli indigeni? Quale carta topografica ha potuto condurla fin là senza che facesse mestieri d' un istante di raccoglimento per riconoscere il terreno, senza un secondo di incertezza circa la via da prendere?

Una guida, un'informazione, una geografia semplicissima: essa consiste in alcune piccole tacche intagliate negli alberi che fiancheggiano la via, geroglifici che gli zingari soli sanno decifrare e che li meneranno ad un'asticella di legno piantata in terra, al posto in cui i predecessori hanno già trovato il loro riposo e la loro vita per alcuni giorni.

Due tipi caratteristici della razza zingaresca.

* * *

Ma io non ho ancor detto ai lettori precisamente dell'origine e dell'essenza di questi turisti nati. Donde vennero?

Fu questo il nodo d'una controversia che rimase aperta per molto tempo. Le ipotesi erano infinite.

Dal fatto che l'Ungheria è la regione che li conta in maggior numero, vi fu chi volle inferirne la loro origine magiara; anzi si pretese che fossero addirittura i discendenti in linea retta di quegli Unni di Attila che si stabilirono dopo le terribili e vittoriose incursioni d'Occidente, sulle rive del Danubio. Ma la prima di queste due versioni pare contradetta dalle essenziali differenze fra i due tipi etnici e fra i due idiomi. Nè sembra più attendibile l' opinione che li fa nepoti del famigerato *flagellum Dei*. Poichè — a quanto gli storici riferiscono — gli Unni mostravano spiccati caratteri somatici della razza mongola, mentre gli zingari rivelano nelle fisonomie i tratti armoniosi e fini delle stirpi ariane.

Nel medioevo venivano considerati egiziani e saraceni in genere, costretti ad errare senza mai posa traverso il mondo in espiazione di gravi torti verso la divinità. Di questa leggenda gli zingari pare si giovassero scroccando i sentimenti pietosi delle ingenue popolazioni in mezzo a cui trovavansi a passare. Essi medesimi raccontano che in pena d'alcuni crimini commessi (da ciò risulta come le loro abitudini siano venerabili), un re di Ungheria li abbia condannati ad errare per sette anni. Si vede che presero gusto alla punizione, poichè da quel giorno non si sono più arrestati.

Gli studi comparati che vennero di recente fatti sulle diverse tribù ab-

Donne e bambini zingari.

battutesi come nugoli infesti di voraci cavallette su quasi tutte le regioni del mondo civile, inducono però a credere che gli zingari discendano da un popolo orientale che ebbe la propria sede in una regione dell'Indo detta Sindy.

Infatti oltre all'affinità evidente dei caratteri fisici con quelle popolazioni, essi tradiscono la loro origine dall'idioma in uso fra loro che è composto fondamentalmente e prevalentemente di voci indù e di termini sanscriti. Il dialetto zingaresco è poi completato da un buon numero di vocaboli eterogenei presi a prestito dai linguaggi degli infiniti paesi pei quali peregrinarono nel loro instancabile ed ostinato vagabondaggio.

Si opina che siano comparsi per la prima volta in Europa, e precisamente in Germania, nell'anno 1417, epoca che coincide con la feroce invasione tartarica di Tamerlano il quale operava allora — fra mille inaudite atrocità — la conquista dell'Indostan e della Persia. Nulla di più verosimile che spinti dall'onda travolgente dello sterminio, si siano riversati sulle altre parti del mondo senza poter trovare un lembo di suolo su cui fissare definitivamente la propria dimora — in causa della loro natura irriducibilmente insocievole.

Si calcola che il numero degli zingari ascenda complessivamente ad 800 000, divisi press'a poco come segue: 200 000 nelle due Americhe; 220 000 in Rumenia ove la Regina Carmen Sylva è quasi riuscita ad acclimatarli sotto il suo illuminato ed umano governo; l'Ungheria e la Turchia ne ospitano quasi altri 200 000; 50 000 ne contiene la Spagna e la Boemia quasi altrettanto. Le statistiche d'Inghilterra ne contano circa 4000, un migliaio ne sopporta la Francia e noi — ringraziando il cielo — ancor meno.

A smentire recisamente il dubbio che potesse sorgere in alcuno, se queste schiere internazionali, le quali sono pur legate fra loro da una specie di solidarietà massonica e che comunicano periodicamente con dei principi diplomatici ben definiti — escano da un unico tronco sociale, basterebbe la quasi identità della parola usata per designarli: *Zingari* in Italia, *Gitanos* in Ispagna, *Tziganes* in Ungheria, *Ziguener* in Germania, *Gypsies* in Inghilterra, *Ciarami* (ladri) presso i popoli arabi, *Cyganis* in Moldavia e Valacchia.

È più ancora sarebbe sufficiente il fatto che queste diverse denominazioni suscitano tra i varî popoli uno stesso concetto: quello che deriva dall'unità dei temuti costumi di questi ospiti poco graditi.

* * *

I loro costumi? Occupiamoci un poco di questo lato degli strani turisti che è anche il più interessante se non il più lodevole.

La loro vita si riassume in un Credo che consta di poche e semplici formule a cui essi — filosofi rigorosi — s'uniformano con una scrupolosità degna di miglior causa.

— Essere liberi come il vento e come il vento correre la terra; odiare di pari rancore la fatica e la vita sedentaria; andar sempre, andar più lontano, passare il tempo in una successione cinematografica di luoghi differenti, assiduamente in cerca di sole per i loro occhi nostalgici, di erba per i loro cavalli e di vittime fidenti per i loro impulsi di preda.

Un gineceo all'aria aperta.

Poichè se in apparenza gli zingari esercitano una grande quantità di arti, da quella del calderaio, del fabbro, del falegname, del tornitore, del panieraio, a quelle di suonatore ambulante, di chiromante, di veterinario, di allevatore e commerciante di cavalli, di ammaestratore d'orsi — la sola, la vera professione, l'esercizio pel quale nutrono una indomita passione ed un orgoglio grandissimo, è il furto, il ladroneccio organizzato su vasta scala, estrinsecato in tutte le sue forme, perfezionato fino all'inimmaginabile.

Amano il furto più della loro libertà stessa, hanno bisogno di rubare come di respirare; rinuncerebbero alla loro parte di paradiso, se ci credessero, per non dover rinunciare a questa

occupazione prediletta. Ruberebbero ancora se fossero miliardari. Spogliano quello che si usa chiamare prossimo nostro con la coscienza di adempiere ad un ministero. Sono dei borsaiuoli convinti, dei rapinatori in buona fede.

Il loro orso, la loro fucina, gli utensili, il violino sono strumenti d'ordine puramente scenico. Quando il bestione balla pesantemente dimenandosi ritto sulle zampe posteriori al ritmo del tamburo ed ai comandi rauchi del domatore — uomini, donne e fanciulli zingari, approfittano del momento buono in cui i contadini sono radunati là intorno, per entrare nelle case abbandonate e per farvi *tabula rasa*. Condotta a termine la brillante impresa, attaccano i cavalli e via! sotto altri cieli, in cerca d'altri minchioni.

ZINGARI BALCANICI.

Del resto che bisogno hanno di lavorare e di produrre se ogni loro occorrenza, ogni desiderio loro trova quasi sempre soddisfacimento grazie alle risorse del loro ingegno e dall'infallibilità della loro sapiente tecnica criminale?

Hanno appetito. Voi sapete per prova quanto il moto all'aria libera stimoli la sana attività del ventricolo. Ebbene, credereste che venga loro in mente di comperarsi cogli spiccioli guadagnati in un quarto d'ora di fatica puramente figurativa un modesto tozzo di pane? Manco per sogno! Gli zingari in fatto di gastronomia sono degli ambiziosi e dei raffinati. Apprezzano ben più assai un arrosto di pollo e lo preferiscono se è pollo rubato. Con poche manate di grano fatto saturare di acquavita e lanciato opportunamente fra uno stuolo di bipedi domestici, il colpo è fatto. I polli, storditi dall'ubriachezza, si lasciano facilmente prendere e tirar il collo senza proteste allarmanti.

Resta a preparare il pranzo e lo zingaro vi si accinge seguendo il rito culinario tradizionale che è molto primitivo, ma non per questo privo d'efficacia. Vuotato l'animale de' suci intestini,

ZINGARI FRANCESI AD UNA FIERA.

senza tuttavia spiumarlo, lo si circonda di uno spesso strato d'argilla e si depone fra le ceneri calde del focolare. L'argilla cuocendo aderisce alle piume e quando il forno di nuovo conio si apre, la selvaggina appare tutta monda di penne e d'un bel colore lucido di nocciuola.

Ci sarebbe da scrivere un intero volume sugli accorgimenti ingegnosi e sui metodi curiosissimi coi quali questi pirati spiccioli sanno disporre ed eseguire le loro innumerevoli furfanterie.

Ma dove lo zingaro diventa inarrivabile è nel commercio dei cavalli per i quali nutre, al pari di tutti i primitivi ed i nomadi, un vero entusiasmo. Specie poi per i cavalli degli altri, poichè il suo commercio — fa bisogno di dirlo? — non ha che una sola partita: quella della vendita.

Uno zingaro che si rispetti, sa « escamotare » un cavallo con la destrezza medesima con cui fa cambiar proprietario ad un portafogli.

Una volta che il cavallo è passato nelle mani del ladro, si può considerare irrimediabilmente perduto per il suo legittimo padrone. Basteranno pochi minuti per renderlo irriconoscibile. Lo zingaro troverà modo di mascherarlo e di travestirlo con delle criniere e delle code posticce, gli muterà i connotati limandogli i denti, lo farà grasso o magro a volontà in poche ore; con un poco di nitrato d'argento riuscirà a trasformare un cavallo nero e baio in bianco. Non di rado accadde che un medesimo quadrupede sia stato rubato e rivenduto... all'antico proprietario, senza che questi potesse a tempo accorgersi del trucco.

La rappresentazione con l'orso.

Ma oltre ai denari, ai polli, ai cavalli ed a tutto il ben di Dio che cade sotto il loro sguardo e sotto le loro grinfe, abbiamo detto che gli zingari rubano anche i bambini.

Perchè? Il motivo è facile a spiegarsi quando si rifletta che non di rado la strategia complessa delle loro operazioni ladresche richiede una disponibilità di attori a cui la compagnia non saprebbe di per sè stessa provvedere.

I fanciulli involati sulla gran strada e cresciuti nella carovana a digiuni ed a frustate, servono appunto a colmare i vuoti di quell'esercito di predoni ed a facilitare la divisione del lavoro nell'esercizio della loro industria. E' a costoro che vengono affidate di solito le « parti » più ingrate e pericolose. Raramente questi disgraziati tentano di spezzare la catena che li avvince al supplizio quotidiano loro inflitto da una gente che li sfrutta e li disprezza.

Il terrore con cui è stata fatta la loro educazione inibisce ad essi qualsiasi pensiero e qualunque moto d'indipendenza. D'altronde conoscono bene i loro padroni e sanno che anche liberi, difficilmente potrebbero sfuggire alle rappresaglie implacabili. E poi — una volta diventati adulti, senza più un ricordo del loro luogo d'origine e dei loro parenti, se mai ne ebbero — che farebbero soli ed abbandonati nel mondo, essi che non appresero mai altra arte all'infuori del furto ed altra dimora fissa eccettuato il carcere?

* * *

Stranissima cosa! Gli zingari, questi criminali tipici, questi barbari refrattarî ad ogni spirito d'umanità, posseggono tuttavia un senso della musica squisito e sviluppatissimo. E lo palesano, non soltanto nei loro canti e nelle loro danze di uno schietto sapore orientale, sia che esprimano nel ritmo tempestoso una giocondità demoniaca, sia che nelle note lunghe e strascicate tremi la malinconia dolce e suggestiva del loro esilio — ma anche nel modo veramente unico d'eseguire e di colorire la musica nostra.

Sono nella generalità dei suonatori d'istrumenti a corda. Nessun zingaro o ben pochi hanno voluto imparare il pianoforte, essendo questo un istrumento « immobile ». Non amano che il violino, il « basalja », re degli strumenti, che dà maggiori e più intense vibrazioni alla loro anima appassionata e che si può portar seco dovunque.

La loro tecnica è ben lontana dall'arcata larga, morbida, impeccabile del violinista classico. Ritti — in pose inverosimili — raschiano furiosamente le corde fremebonde e ne traggono suoni aspri d'un effetto violento ed inimitabile.

* * *

Parecchi governi ed alcuni filantropi hanno escogitato mezzi generosi per guarire questa razza irrequieta dalla malattia della mendicità e del crimine, e per ottenere una buona volta che arrestassero la loro marcia perennemente vandalica, affezionandoli ad una qualunque plaga dei rispettivi territori e possessioni.

Vani sforzi!

In Ungheria venne fatta donazione ad un importante *clan* di nomadi, d'un grosso lotto di terreno. Si fecero costruire per loro delle casette e si provvidero d'istrumenti agricoli. Sapete che avvenne? I beneficati abbandonavano gli edifici alle mucche, ai maiali ed ai cavalli, preferendo andarsene cento metri più in là a dormire sotto la tenda. E perchè le sementi non facessero sorgere le messi biondeggianti col rischio di doverle poi mietere, s'ingegnavano ad isterilirle facendole bollire nell'acqua. Dopo di che le affidavano coscienziosamente all'inutile grembo del solco. Nè meno irreduttibili

sono i fanciulli nei quali la voce oscura della razza supera ogni altra lusinga e soffoca qualunque diverso indirizzo che non sia il tenore di vita caro ai parenti ed agli avi loro.

Si racconta che il celebre compositore Liszt, condusse una volta a Parigi un giovane zingaro scelto con tutte le precauzioni selettive, gli diede i migliori insegnanti di musica e gli assicurò un'esistenza principesca.

Nulla valse. In capo ad un mese fu costretto a condurre il selvatico lupatto alla domestica tribù che trovavasi a passare nelle adiacenze di Venezia. Si dice che la commozione del ragazzo alla vista della carovana paterna fosse tale che poco mancò non ne impazzisse.

Ma credete che riesca più facile addomesticare le donne? Errore. E più d'un noto episodio della cronaca mondana lo afferma.

Non sono molti anni — ad esempio — che i giornali inglesi erano pieni d'una notizia poco comune.

Un giovane dell'aristocrazia, erede d'un gran nome e d'un immenso patrimonio e futuro membro della Camera Alta, sposava una *Gypsie* di bellezza straordinaria.

Egli fu costretto ad installare presso di sè anche la banda dei suoi nuovi parenti i quali non posero tempo in mezzo a saccheggiargli il parco ed a fargli sparire l'argenteria.

Come se ciò non bastasse, la sua giovane sposa cominciò ad essere ristucca del fasto e della rispettabilità. La nostalgia dei cenci e dei grandi orizzonti la richiamava invincibilmente.

Un giorno, avendo visto passare nei dintorni una carovana di zingari, il richiamo fu troppo potente e non potè resistere più oltre.

Chiese al nobile marito che le concedesse un giorno, un giorno solo della sua vita d'altri tempi, in mezzo a' suoi simili.

Quegli acconsentì... ed aspetta ancora che la fuggitiva ritorni.

***

La conclusione? In questo tema non v'è di che concludere. Per pochi che siano gli zingari che percorrono l'Italia, c'è tuttavia ragione di lamentare che siano sempre soverchi. Poichè se il mistero della loro vita e la pittoresca teatralità dei loro accampamenti seducono gli studiosi e gli artisti, gli zingari non cessano perciò un istante di essere degli stranieri, anzi, degli accaniti e formidabili nemici della società e di rappresentare una minaccia perpetua alle nostre tasche ed alle nostre porte.

SILIO CARPANI.

Le strade ed il nuovo regolamento sulla circolazione degli automobili.

La Commissione Strade del Touring avendo preso in esame il nuovo regolamento sulla circolazione delle automobili, ha rilevato come molte disposizioni emanate colla buona intenzione di giovare alle strade, non riescano che ad aumentare le già numerose soggezioni imposte ai trasporti con automobili.

Così coll'art. 11, è prescritto ai cerchioni delle automobili una larghezza non inferiore a 10 centimetri, quando non siano rivestite da gomme.

Ciò è richiedere troppo, non essendo permesso per l'articolo seguente di gravare su ogni asse con un carico superiore ai 25 quintali, ed è troppo poco ove si pensi che il Ministero dei Lavori Pubblici può concedere, non è detto seguendo quali criteri, autorizzazioni speciali per carichi maggiori.

L'importanza della questione meritava uno studio meno sommario, essendo assai numerosi gli elementi dei quali era necessario tener conto. Troppo stretto è il rapporto che lega il deterioramento di una massicciata stradale alla velocità, al peso, alla larghezza dei cerchioni, al diametro ed alla natura dei rivestimenti delle ruote, al modo di sospensione, al numero degli assi ed allo scartamento dei veicoli che la percorrono, per poter seguire una norma unica per tutte le automobili aventi carichi compresi fra zero e venticinque quintali per asse e velocità varianti fra i limiti di zero e quaranta chilometri all'ora.

Al Congresso Internazionale della Strada del 1908, tecnici di indiscussa competenza hanno asserito che le automobili non possono produrre danni notevoli alle massicciate stradali, quando esse non superano i 25 chilometri all' ora e non portano, su ogni asse, un carico superiore ai 40 quintali, ripartito in modo da non superare sui cerchioni delle due ruote i 150 chilogrammi per centimetro di larghezza.

Fra i veicoli a trazione meccanica si annoverano anche le locomotive ed i compressori stradali, i quali, pel menzionato articolo 12, non potrebbero uscire dalle rimesse se non dietro speciale autorizzazione del Ministero dei Lavori Pubblici.

La Svizzera stessa, nazione non certo fra le più favorevoli all'automobilismo, concede ai camions od omnibus da trasporto un carico che può raggiungere i 60 quintali per asse, affidando alle competenti autorità cantonali e comunali la designazione delle strade e dei ponti su cui tali pesi massimi, per ragioni di stabilità, non possono passare. La velocità massima prescritta per tali carichi-limite, è 15 chilometri orari.

Un articolo del quale è difficile comprendere la necessità, nato deforme nella locuzione, è il tredicesimo, in cui è detto che nessun automobile può rimorchiare un altro veicolo, tranne il caso di un automobile che abbia subìto avarie. Per i treni automobili occorre una speciale autorizzazione del Ministero dei Lavori Pubblici.

Quali saranno le norme seguite per simili concessioni dagli ingegneri dell'Ufficio speciale delle ferrovie presso il sullodato Ministero?

Sarà presa in considerazione la potenzialità delle strade sulle quali i treni dovranno passare, oppure il treno dovrà soddisfare per sè stesso a determinate condizioni?

Ad ogni modo gli Enti proprietari di strade, lesi già una volta nei loro diritti dalle leggi 9 luglio 1905 e 30 giugno 1906 riguardanti le ferrovie secondarie, avranno la non gradita sopresa di vedersi aumentare le spese di manutenzione delle proprie strade a causa di autorizzazioni inopportune concesse dal governo.

Ai Consigli comunali è accordato di emanare disposizioni per la circolazione dei veicoli a trazione meccanica nell'interno dei rispettivi abitati; perchè non è concesso di fare altrettanto ai Consigli provinciali che pure posseggono la maggior parte delle nostre strade di grande comunicazione, là ove esigenze tecniche di manutenzione lo possono richiedere?

La Commissione Strade, esaminati anche tutti gli altri articoli che direttamente riguardano la circolazione, facendo a ciascuno osservazioni concordanti con quelle già in altre colonne pubblicate, fece voti che l'azione promossa per modificare il nuovo regolamento sulla circolazione delle automobili possa sortire quell'esito che è nel desiderio generale.

Il turismo ed i grandi monumenti italiani

(A proposito di una collezione di monografie artistiche).

Se è vero che uno degli scopi precipui e più nobili del turismo è quello di offrire agli occhi ed allo spirito un patrimonio il più vasto e più vario possibile di visioni di grandezza e d'immagini d'armonia — nessuna terra al mondo al pari dell'Italia merita d'essere in lungo ed in largo visitata, ardentemente ammirata e meditata profondamente.

Basterebbe l'incanto della sua natura ed il fascino acuto de' suoi infiniti paesaggi — abbraccianti nelle loro disparate espressioni tutta la gamma del bello, dalla dolcezza dell'idillio alla potenza suggestiva dell'orrore — per giustificare il pellegrinaggio assiduo e copioso di turisti stranieri che vi giungono e vi sostano ogni anno, ogni stagione, curiosi ed estatici in cerca di sensazioni su cui riposare l'animo stanco dalle volgarità della vita.

DUOMO DI MILANO. - Il Duomo e la città. (*Fot. O. Lissoni*).

Ma ciò che costituisce, sopratutto per il turista intellettuale, il lustro d'Italia sono i suoi tesori d'arte, il cui valore in numero e qualità sopravanza di gran lunga la somma di quelli che sono sparsi in tutte le parti del mondo.

Fra tutti i capilavori quelli che maggiormente fermano l'attenzione del turista sono senza dubbio i grandi monumenti architettonici: quelli che racchiudono in sè tutte le complesse forme dell'arte e che hanno un preciso significato rappresentativo dell'epoca storica in cui sorsero e delle generazioni che li innalzarono e che vi lasciarono impressa la parte migliore dell'anima loro.

Quando noi rievochiamo nella nostra mente una città visitata, una delle cento città che ingemmano di bellezza il nostro territorio — vediamo profilarsi innanzi a noi il monumento (cattedrale, palagio o castello) che più d'ogni altro ne costituisce l'ornamento ed il vanto ed intorno a cui le abitazioni andarono agglomerandosi come intorno ad un nume tutelare.

Potete voi, ad esempio, immaginare Milano, senza che vi si presenti, sovrastante l'oceano tumultuoso dei caseggiati e l'intrico delle vie popolate ed operose, la mole bianca del suo Duomo levata con l' impeto delle guglie verso la gloria del cielo?

Ah, il Duomo, il gran Duomo così caro al cuore ed all'orgoglio dei milanesi!

Chi potrà ridire con le povere e pallide parole tutte le voci alte e profonde che si sprigionano da' suoi infiniti aspetti?

Chi, avendolo ammirato più d'una volta, si stancherebbe di ricercarne nuovi motivi d'euritmia, altri lineamenti venusti che sfuggirono prima allo sguardo? Chi sarebbe in grado, per quanto abbia viva e tenace la memoria, di rappresentarsi nel pensiero tutti gli intimi particolari, tutti gli atteggiamenti di quell'enorme marmo animato, tutte le sue espressioni molteplici di fronte alla mobile estetica della metropoli che l'ospita e circonda?

Poichè la fisonomia del Duomo cangia ed armonizza col cangiare del cielo e con l'avvicendarsi dell'ora.

O che il cielo puro di cristallo si curvi benigno e brilli sopra la sua irta selva di cuspidi, disegnandone con fine e nitidissimo rilievo ogni cesellatura — o che le brume milanesi distendano fra gli aguzzi pinnacoli i loro veli trasparenti e bianchicci dando al tempio grandioso una fantastica ed evanescente parvenza di sogno; sia che lo accarezzi di rosee sfumature l'aurora, sia che lo insanguini la porpora dei tramonti traendo faville d'oro dalla sua eccelsa Madonnina; nell' abbacinìo dei meriggi ardenti come

DUOMO DI MILANO.
GUGLIA DELL'AMADEO DI ACCESSO AL TIBURIO. (*Fot. Brogi*).

quale ha per soggetto appunto il Duomo di Milano.

Il merito dell'opera, che può definirsi una serie di elegantissimi *albums* artistici sta nel presentare in una raccolta di tavole di grande finezza i quadri molteplici dai diversi punti di vista e nei loro molteplici ed interessanti particolari, dei più illustri monumenti italiani.

Abbiamo sotto gli occhi i primi due fascicoli che sono stati fino ad oggi pubblicati: il Duomo di Milano e la Certosa di Pavia.

Due edifici, due templi, nati nella stessa epoca e quasi in una occasione medesima, costruiti a non grande distanza l'uno dall'altro — eppure così diversi per gli intendimenti architettonici che li crearono e per l'impressione che producono nell'ammiratore.

Entrambe le monografie constano preponderantemente d'una parte illustrativa che ci fa sfilare innanzi allo sguardo con fedele e stupenda evidenza ciascuna parte dei due monumenti e che serve a richiamarceli alla memoria, rinnovando il nostro godimento estetico.

Così nel primo noi possiamo con tutto agio e calma soffermare il nostro sguardo, tanto sull'immagine d'assieme, rappresentante nella complessità delle figurazioni del Duomo milanese l'obbedienza ad un unico concetto di aspirazione nostalgica e di agile slancio verso l'alto, quanto sui delicati trafori dell'abside, sui pizzi degli archi rampanti e dei coronamenti, sui rosoni delle grandi finestre, sul ricamo miracoloso delle guglie e del tiburio che par raccogliere al centro e sublimare in un ultimo balzo, il volo di cento pinnacoli digradanti. E nel tempo stesso farsi un concetto della storia di nelle notti guardate dalla luna la quale sembra veleggiare tra guglia e guglia — il Duomo costituisce sempre uno dei più grandiosi spettacoli a cui sia dato d'assistere.

* * *

Deve riuscir grata a chiunque abbia intelletto d'amore per le cose belle, la notizia che una Casa editrice milanese (1) ha iniziata la stampa d'una collezione splendida di monografie artistiche il primo numero della

(1) E. Bonomi editore, Milano, Galleria V. E., 84-86, "*L'Italia Monumentale*", collezioni di monografie artistiche sotto il patronato del Touring Club Italiano. L. 1 al volume.

DUOMO DI MILANO. - STATO DEI LAVORI AL PRINCIPIO DEL SECOLO XVIII.
(*Disegno della collezione Cibrario*).

questa gigante e secolare costruzione traverso stampe e disegni riprodottovi delle diverse epoche che furono gli stadi successivi di sua formazione.

E nel secondo noi possiamo senza smarrirci considerare pacatamente la facciata sontuosa, gli archi, le statue, i quadri, le vetrate dipinte; i mausolei sopra i quali, effigiati nella rigidità perenne del marmo, dormono placati i cadaveri dei fierissimi signori di Milano, e le fughe dei porticati che videro passare lente tante generazioni di cenobiti, assorti in cogitazioni remote della vita degli altri uomini.

* * *

Queste raccolte sono rispettivamente precedute da un sobrio, sintetico e pur lucido e completo cenno storico di *Polifilo*, pseudonimo sotto il quale si nasconde uno fra i più squisiti artisti e fra i più dotti ed acuti intenditori e critici italiani: vogliamo dire l'architetto Luca Beltrami.

— Vale la pena — non già per la pretesa di dir cose nuove, ma per annotare e consacrare anche in queste pagine, fatti che dovrebbero essere di comune conoscenza — alcuni dei tratti essenziali di queste due già sommarie monografie.

Del Duomo di Milano è ancora incerto chi sia stata l'autorità fondatrice e la mente che lo concepiva. I più opinano che sia sorto per volontà del popolo milanese e che Gian Galeazzo Visconti per spirito di mecenatismo e per mire d'interesse politico vi abbia validamente cooperato.

DUOMO DI MILANO. - Coronamento absidale.
(*Fot. O. Lissoni*).

Più incerto invece è formulare un'ipotesi circa l'autore della Cattedrale, poichè sono numerosissimi a questo proposito i nomi degli architetti italiani e stranieri di cui fan menzione i vecchi documenti.

Si deve però concludere che col disegno primitivo siano state precisate soltanto le linee generali e sommarie della planimetria e dell'ossatura del tempio. In seguito, la costruzione, il cui inizio si fa rimontare al 1386-1387, passò fra lunghe controversie d'indirizzo manifestatesi fra architetti nazionali ed oltramontani, finchè nel 1400 con l'intervento di Filippino degli Organi coadiuvato da Bernardo da Venezia e Bertolino da Novara, potè essere condotta a buon punto la costruzione delle volte in tutta la parte absidale del monumento.

DUOMO DI MILANO. - Stato della fronte nel XVIII Secolo, secondo il progetto Pellegrini, colle modificazioni dell'architetto Buzzi.
(*Fot. Bonomi*).

Dopo una breve

CERTOSA DI PAVIA.
LA CHIESA VEDUTA DAL PICCOLO CHIOSTRO.
(*Fot. Alinari*).

CERTOSA DI PAVIA. - PARTICOLARE DELL'AFFRESCO DEL BORGOGNONE: GIAN GALEAZZO VISCONTI PRESENTA IL MODELLO DEL TEMPIO. (*Fot. A. Ferrario*)

sosta nei lavori durante il periodo della Repubblica Ambrosiana, la Fabbrica del Duomo prosegue per merito di Francesco Sforza, assunto al Ducato nel 1451. Fu lui ad agevolare l'avviamento della parte anteriore, autorizzando la parziale demolizione dell'Arengo che stavale di fronte.

Nel 1500 si trovò condotto a termine il Tiburio — ad eccezione delle guglie — per opera dell'Amadeo e del Dolcebono; poco dopo furono compiuti gli archi rampanti. Vincenzo Seregni presentava nel 1537 un disegno della facciata con due campanili laterali a guisa delle cattedrali d'oltralpe; ma egli non potè iniziare la traduzione del suo concetto. E il lavoro non fu avviato che oltre un secolo dopo da Carlo Buzzi ed interrotto nuovamente nel 1657 per la morte di lui e per causa di pubbliche calamità.

I progetti per la fronte — che furono infiniti dal 500 in poi — si alternarono per tutto il secolo XVII, mentre nel 1775 la guglia maggiore è portata a compimento con la statua della Vergine.

La facciata del Duomo si trovò compiuta sotto la direzione dell'abate Zanoia prima e dell'Amati poscia, durante l'impero del primo Napoleone, nello spazio di un decennio.

E' noto come la questione di tale assestamento architettonico non lasciasse molto soddisfatto nè il pubblico nè i competenti, ed è noto anche come le discussioni continuamente riaffacciate sino a pochi anni or sono, siano rimaste insolute.

* * *

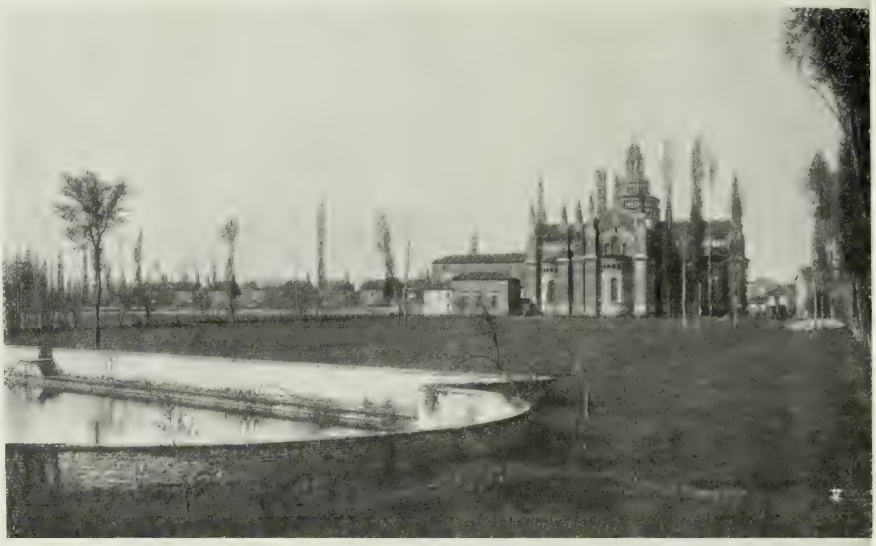
L'origine della Certosa di Pavia è dovuta a Caterina consorte di Gian Galeazzo Visconti che dispose per testamento nel 1390 la fondazione d'un monastero per dodici certosini, da costruirsi al nord del Castello ducale di Pavia.

Nel 1396 si cominciarono i lavori diretti da Bernardo da Venezia, al quale presumibilmente si deve la concezione dell'edificio. Egli dovette essere coadiuvato da altri ingegneri, fra cui Giacomo da Campione e Cristoforo di Beltramo. Nel 1401 i monaci presero possesso della Certosa. Morto Gian Galeazzo i lavori rallentarono e la chiesa, per circa mezzo secolo, rimase interrotta alle fondamenta. Non vennero ripresi che nel 1450 dall' architetto Giovanni Solari inviato dal nuovo duca Francesco Sforza, in modo che Guiniforte Solari nel 1462 già poteva iniziare la costruzione degli archi e delle volte della chiesa. Mancava però la facciata la quale venne affidata agli scultori Mantegazza ed Amadeo, che, alla morte del Solari (1481) furono liberi di darvi un carattere indipendente del resto e prevalentemente decorativo.

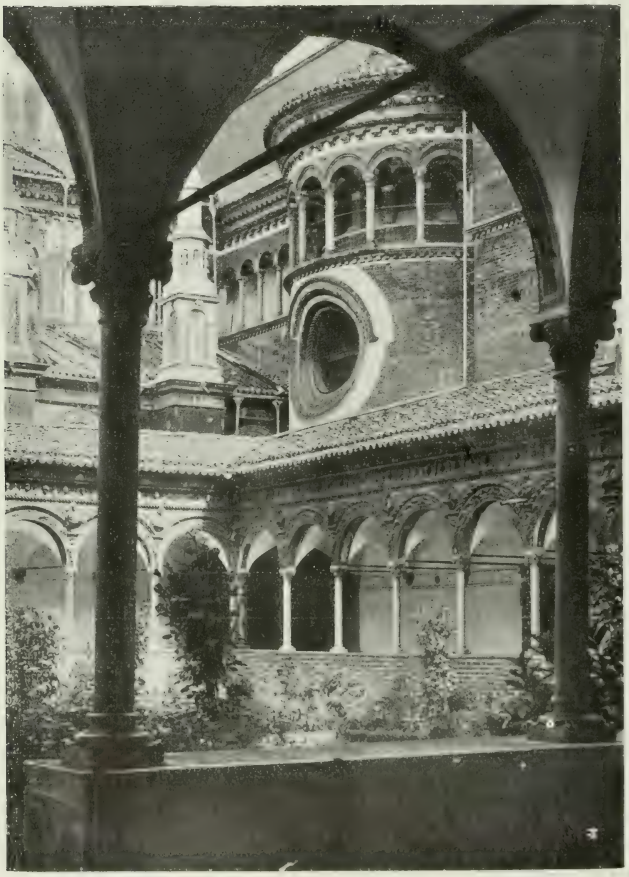
Nel 1562, essendo terminate tutte le decorazioni in pittura, i bronzi ed i vetri dipinti nell'interno della chiesa, la salma di Gian Galeazzo Visconti, fondatore del chiostro, che alla morte di lui era

stata sepolta nella basilica di S. Pietro in Cielo d'Oro di Pavia e deposta poi nel 1474 provvisoriamente dietro l'altar maggiore della chiesa della Certosa, potè esser racchiusa nel sarcofago predisposto nella navata traversale.

Dal 1866 gli ultimi certosini — in numero di sette — lasciarono definitivamente la Certosa in forza della leggerelativa sulle Congregazioni, ed il monumento divenne proprietà dello Stato passando alla dipendenza del Ministero dell'Istruzione Pubblica. A chi passa col treno sul tratto di linea che unisce Milano a Pavia le cupole della Certosa appaiono da lungi di tra il verde intenso ed i lievi vapori della bassa ed opulenta pianura lombarda — e questa apparizione ci infonde nell'anima un senso di pace serena ed un desiderio acuto di gustare più dappresso il fascino del magnifico eremo di bellezza.



CERTOSA DI PAVIA. - VEDUTA DELLA CERTOSA E DELLA PESCHIERA. (*Fot. A. Ferraris*).



CERTOSA DI PAVIA. - VEDUTA DEL PICCOLO CHIOSTRO.

Ma questo godimento non potrà essere completo se non potremo trovarci in austero raccoglimento da soli a soli in riverente colloquio, coi miracoli d'arte che vi sono racchiusi senza importunità di ciceroni, senza volgarità di distrazioni che turbino od interrompano il nostro meditare.

* * *

Il pregio principale delle monografie turistiche di cui ci siamo occupati è appunto quello di offrire al pellegrino dei nostri monumenti la visione — anticipata o rievocatrice — di quanto essi hanno di notevole sotto il riguardo estetico e storico, lasciando tuttavia a chi le sfoglia la libertà del commento, del raffonto, della sensazione. Senza pretendere ad ogni passo di prendervi per mano, di guidarvi, d'insegnarvi, d'imporvi i giudizi dei loro autori. La qual cosa se può riuscir utile a coloro che hanno desiderio e bisogno d'apprendere, non può che essere frastornante e stucchevole quando s'acquista un volume di turismo artistico per il solo scopo di preparare il nostro spirito alla investigazione ed all'ammirazione delle cose che vi sono riprodotte e che ci disponiamo a vedere nell'originale o per lo scopo di conservarne e di ravvivarne ai nostri sguardi la memoria dopo di averle vedute.

Questo è appunto il nostro caso.

VEDUTA GENERALE DI PORT-SUNLIGHT.

Uno dei villaggi industriali moderni più tipici dell'Inghilterra, in cui gli operai sono educati, non soltanto al lavoro ed all'istruzione, ma anche allo sport ed al turismo.

Lo sport nella classe operaia

Una domanda che sembra un paradosso: fanno i *lavoratori*, ordinariamente, esercizi fisici adatti e sufficienti a mantenere le membra in un armonico equilibrio, e il corpo in uno stato di vigore e di sanità costanti mercè una salutare reazione contro l'eccesso della fatica di certi muscoli e il conseguente avvelenamento degli organi vitali?

Eppure un paradosso non è.

Seguendo, nella primavera scorsa, una comitiva di operai esercitanti professioni diverse in una di quelle gite domenicali sulle nostre Prealpi organizzate per iniziativa della «Lega popolare contro l'alcoolismo», da quell'infaticabile alpinista che è il cav. Luigi Brioschi, mi accadde d'osservare più volte come, specialmente gli operai già innanzi nella virilità, presentassero una resistenza molto debole allo sforzo fisico non grave ma insueto in essi del salire una montagna, e nei movimenti, negli atti, nelle pose la loro figura, direi il loro scheletro, desse una impressione di disarmonia fra le varie membra, di deviazione di alcune di esse dalla normalità, di una certa sproporzione acquisita, derivata da una specie di deformazione dei muscoli e degli arti, che, più che da una costituzione originariamente asimmetrica e difettosa, pareva derivare da una posteriore degenerazione per eccesso di lavoro di certi muscoli a danno di certi altri.

L'UFFICIO POSTALE DI PORT-SUNLIGHT.

D'onde, quell'aspetto abnorme che, accompagnato dall'ansito frequente e breve, dal turgore del viso, dal sudore abbondante, dal rilassamento di tutto il corpo nelle brevi pause, era indice di una imperfezione anche interiore dell'organismo e del suo funzionamento.

Queste constatazioni non possono certamente meravigliare sol che si pensi alle occupazioni abituali dei nostri operai i quali sembrano avere, nella grande maggioranza, in orrore gli esercizi fisici, essi che fanno professione di esercizio muscolare. Par quasi che la costrizione in cui si trovano, per vivere, di compiere quotidianamente certi determinati atti in quali spendono la loro energia fisica li disgusti da qualunque genere di sforzo muscolare ignorando che la varietà degli sforzi, ristabilendo l'equilibrio tra le varie membra, risulta effettivamente a un riposo e ad un rassodamento di tutto il corpo, così come nel lavoro mentale il passare dallo studio di una disciplina a quello di un'altra è di riposo, anzichè di affaticamento maggiore al cervello.

Nelle campagne il lavoro all'aperto è già un tonico per sè stesso, e, oltre a ciò, l'uso sempre più frequente e diffuso della bicicletta per le necessità della vita, dal lavoro alla casa, e da questa al paese e alla città costituisce una ginnastica piacevole e utilissima, per quanto, appunto nelle campagne e nei piccoli centri, ac-

cada a chi si diletta di percorrere qualche decina di chilometri sulle colline o sulle montagne circostanti di provocare il più vivo stupore in tanta parte degli abitanti — specialmente nelle donne del medio ceto — che non sono usciti dalle porte della città colle loro gambe più di una volta all'anno, e che vegetano attorno al campanile, tra la casa, la chiesa e il caffè. E la natura si vendica del torpore di questi tardigradi colpendoli quando turgidi rotondetti e rubizzi sembrano nel fiore della salute, con qualcuno di quei mali cagionati dall'eccesso dell'alimentazione e dell'alcool e dalla insufficienza del ricambio per mancanza di moto, che li immobilizzano, li dimezzano e poi li uccidono.

La fabbrica e le macchine hanno tolto all'operaio i vantaggi del lavoro all'aperto e, costringendolo ad un'occupazione sedentaria, in luoghi chiusi, in un'atmosfera spesso umida o polverosa, o corrotta, alla ripetizione degli stessi movimenti automatici per lunghe ore ininterrotte che fiaccano il corpo, intorpidiscono il cervello aduggiano lo spirito, non lasciano in lui neppure quel tanto di energia da fargli desiderare di reagire alla fine della giornata, con uno sforzo diverso, e concentrano ogni sua aspirazione nel pasto e, dopo, nel letto dove un sonno pesante e stupido ne fa un tronco.

Questa ripetizione monotona degli stessi atti si interrompe alla fine del sesto giorno, ma nel settimo il riposo è inteso nel senso più elementare e più semplice della immobilità o quasi. Quindi, dopo essersi alzato tardi, il più lungo tragitto che l'operaio farà, sarà sino alla più vicina osteria dove, forse, una partita alle bocce provocherà quel tanto di sudore necessario per godere poi una nuova stasi al tavolo, d'innanzi al litro di violaceo Trani.

Le ragazze si sgranchiscono le membra ballando ma l'ambiente fumoso, mefitico in cui si muovono e respirano e sudano non è certo fatto per ossigenare i polmoni già *tocchi*, e per ravvivare attraverso i pori il sangue.

E al lunedì si ricomincia.

Veramente, da qualche anno a questa parte sembra esser penetrato anche negli strati popolari il gusto e la passione dello *sport* se si deve giudicare dalla frequenza colla quale si vede nelle mani dei giovani *maguti*, e di altre categorie di operai il giornale rosa che reca le notizie dei campioni delle varie gare, ma è assai dubbio se la passione abbia superata la fase della curiosità di sapere chi è arrivato primo se Ganna o Gerbi, Dorando Pietri o l'« americano », e di vincere così una specie di scommessa con sè medesimi o coi compagni, cogliendo colla previsione nel segno, ovvero se già l'esempio si sia tramutato in volontà di imitazione e in azione, se, cioè, abbia trasformato lo spettatore in attore.

Si vedono è vero, nelle sere di primavera, percorrere i Bastioni col frettoloso passo meccanico i futuri campioni delle « Maratone » in calzoncini da bagno, ma quell'esercizio non è fine a sè stesso, è uno sforzo fatto in vista della corsa in cui il premio più ambito è la risonanza del nome, almeno per qualche giorno, del vincitore; ma poi, all'indomani, quell'esercizio come ogni altro è abbandonato dalla maggioranza e ben pochi sono i perseveranti in quella o in qualche altra forma di *sport* per il piacere di godere i vantaggi fisici che esso procura.

La grande massa degli operai non fa nè della ginnastica, nè delle corse a piedi o in bicicletta — tolti i pochi anni della prima giovinezza — nè delle escursioni in montagna, e dell'industrialismo non sente che i danni per la ripetizione uniforme degli stessi movimenti, con l'aggravante della intossicazione alcoolica che gli ac-

Un domicilio ideale per lavoratori moderni. — 1. 4. 5. Architettura, ubicazione e confort delle case operaie. — 2. Una spaziosa e luminosa via del villaggio. — 3. Dintorni pittoreschi.

cresciuti salarî consentono loro come l'unica forma di comodo, immediato godimento nel temporaneo oblio delle angustie quotidiane in fondo al bicchiere.

E questo è, dal punto di vista del benessere collettivo, un danno e un male, perchè la razza si indebolisce, le generazioni si accorciano l'esistenza, gli individui cadono più facilmente preda delle malattie e l'anemia e la tubercolosi mietono tra essi vittime in numero sempre crescente.

Non solo, ma la efficienza dell'operaio stesso ne viene diminuita, e la produzione industriale ridotta, ciò che è un danno per l'intera nazione.

E' tanto vero questo che gli industriali avveduti intervengono direttamente presso i loro operai per farli... riposare e per fornir loro i mezzi e i modi di godere degli intervalli di riposo e delle vacanze, favorendo tutti i generi di *sport*, dalla danza al nuoto, dal bigliardo al *foot-ball*, e pagando essi tutte o in gran parte le spese, convinti come sono che più un operaio è riposato, e sano e allegro più lavora e più produce, ripagando le spese e lasciando ancora un margine di maggior guadagno all'industriale.

Naturalmente, per ora, questi industriali sono inglesi, americani e tedeschi e qualcuno francese.

Essi considerano l'uomo alle loro dipendenze alla stessa stregua delle macchine: come una macchina bene oliata si muove bene in tutte le sue parti col minor attrito, così una macchina umana in cui penetra l'entusiasmo e che ha il morale elevato produce il maggiore effetto utile col minor logorìo. Di quì la necessità di dare agli operai non solo il riposo riparatore delle forze, ma anche quelle distrazioni, e quei divertimenti, durante il lavoro e negli intervalli, che ne mantengano fresco e alacre lo spirito, e desto il cervello.

La vista di un paesaggio o di un giardino reale attraverso una finestra o dipinto nel muro è certo più attraente di una nuda parete monotona e triste. Ebbene, in qualche stabilimento gli operai lavorano in conspetto a fioriti giardini, e in altri ammirano alle pareti gradevoli pitture istruttive che son cambiate ogni mese perchè l'abitudine non le renda invisibili.

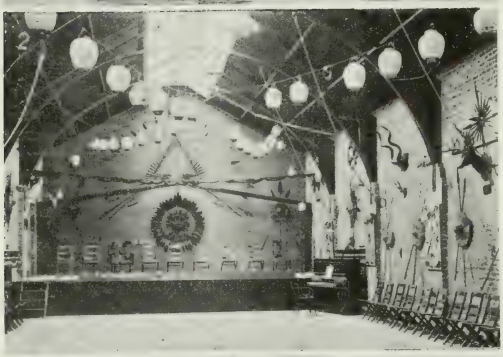
Si sa che la musica è un eccitante delle energie umane e che il canto impedisce il vuoto pettegolezzo, e rende più attente le ragazze al lavoro. Orbene, l'American Cigar Co., nella sua fabbrica a Greensboro, (Nuova Carolina), fa suonare a proprie spese sul piano, dalle 9 alle 10 e dalle 3 alle 4, degli «adagio» che accompagnano i movimenti delle ragazze avvolgitrici della foglia, e spesso al suono si unisce il canto di qualcuna di esse. Nella fabbrica J. Crossfield and Sons si incoraggiano le operaie al canto durante il lavoro, e nell'industria chimica di Henkel e C., a Düsseldorf le più anziane guidano le minori nel canto dei *lieds* nazionali imparati a scuola. E parecchie

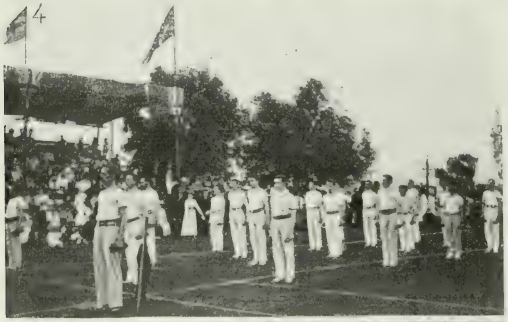
COME VENGONO PRATICATI E COME S'INCORAGGIANO GLI ESERCIZI SPORTIVI DEGLI OPERAI IN ALCUNI CENTRI DELL'INGHILTERRA.

1. VASCA DA NUOTO PER GLI OPERAI A PORT-SUNLIGHT.

2. UN CARROSELLO PER GIOVANI OPERAIE DELLA DITTA BURROUGHS (INGHILTERRA).

3. UNA GARA DI FORZA COLLETTIVA (BURROUGS).
4. UNA PARTITA ALLE BOCCIE (PORT-SUNLIGHT).
5. IL «TENNIS» DEMOCRATIZZATO A PORT-SUNLIGHT.





1. Una partita di canottaggio e di turismo fluviale. - 2. La palestra ginnastica (Burroughs). - 3. Esercizi agli attrezzi all'aperto. - 4. Saggio di ginnastica all'aperto. - 5. La passeggiata scolastica domenicale dei futuri operai d'Inghilterra.

Ditte hanno creato dei circoli di canto fra i proprî operai facendo loro impartire una lezione la settimana.

In certi nostri opifici appena una vocetta accenna a intonare un motivo di canto la suora o il capo sala si affrettano a soffocarla.

E durante gli intervalli e i pasti dove vanno i nostri operai? Leggete l'ultima relazione degli Ispettori del lavoro: essi constatano che negli intermezzi tra un turno e l'altro nell'industria del cotone, e della seta le operaie non sanno dove andare perchè son lontane da casa, l'intervallo è breve, e nello stabilimento non vi è per esse un locale apposito, e allora si disperdono per le campagne e, riferisce qualche segretario comunale maledico, il numero dei figli illegittimi subisce un aumento...

Oppure, osservate le vie della città nell'ora di mezzogiorno: giovinette operaie e giovanotti operai consumano la loro colazione nella strada, tanto per cambiar scena, fra lazzi e attacci che destano un senso di disgusto in chi li osserva passando.

Invece certe Ditte straniere per non immobilizzare le loro operaie per sei, e otto ore, a frequenti intervalli le fanno smettere e, sia pure per dieci minuti, dove possono, organizzano giuochi o esercizi ginnici all'aperto, o, a mezzo di appositi istruttori fanno far loro qualche movimento ritmico collettivo lungo i corridoi o tra le stesse sedie da lavoro.

Durante i pasti, in magnifici saloni pieni di luce e di pulizia, i lavoranti consumano le vivande leggendo un giornale o un libro tolto da un apposito scaffale, o ascoltano un po' di buona musica suonata da un piano o da un'orchestrina e, dopo, o si sdraiano al sole in un bel prato verde o fanno quattro salti. Le sedie attorno alla tavola da pranzo della Augsburg Carding and Spinning Mills sono state costruite in modo da facilitare un gradevole sonnellino di digestione. La danza è ritenuta così benefica che alcune Ditte autorizzano il loro personale « qualificato » a dare ricevimenti una o due volte la settimana (National Cash Register C.), e ad organizzare feste da ballo ogni venerdì (J. Crossfield).

Per quando poi il lavoro è finito vi è tutta una serie di istituzioni e di giuochi predisposti da questi industriali per i loro operai: campi di *cricket* e di *lawn-tennis*, sale di ginnastica coperte, ampie piscine natatorie con appositi insegnanti.

Ho ancor vivo negli occhi lo spettacolo delle operaine della fabbrica di cacao Cadbury nel villaggio a giardini di Bourneville presso Birmingham, nella loro maglia nera con un guarnellino dello stesso colore e una cintura rosa, moventisi nella palestra in fila indiana, a gruppi stellari, di passo, di corsa con una elasticità, una armonia, una eleganza di movimenti che le rendeva, per quanto poca fosse la venustà del volto, incantevoli.

Questi esercizi che le piccine sono orgogliose di mostrare ai visitatori così come gli industriali lo sono più ancora, forse, della loro industria, esse compiono obbligatoriamente *due volte la settimana durante le ore di lavoro*, e una apposita commissione di ragazze dirige il club atletico, e organizza partite di *cricket*, di *tennis*, di *basket-ball*, ecc.

Per gli uomini il Cadbury ha costruito un bel padiglione con un'ampia palestra in cui spicca la riproduzione di un discobolo greco, con cucina, *bar*, spogliatoio e bagni, e accanto ha aperto un ampio campo di gioco, e più innanzi una gran vasca formata dall'insenatura di un corso d'acqua.

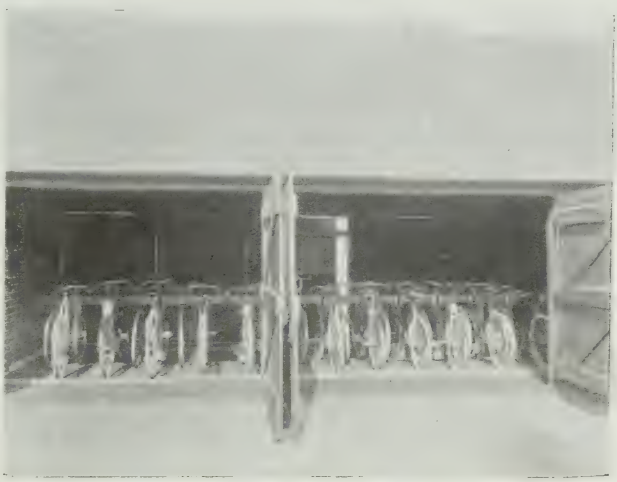
Numerosissime sono le Ditte che mettono a

disposizione del loro personale sale di ginnastica, di ballo e di bigliardo, di lettura con biblioteca, camere oscure per la fotografia, vasche natatorie e per pattinaggio. Talune forniscono tutto gratis, altre fanno pagare agli operai un modesto contributo, sempre lasciando loro la responsabilità della cura degli edifici e la direzione e l'organizzazione dei loro *clubs*, poichè è questa la principale ragione di vita di siffatte istituzioni: l'indipendenza dall'industriale. Certe Ditte oltre alle spese per gli istruttori del nuoto offrono anche dei premi.

Taluni di questi edifici non hanno nulla da invidiare ai *clubs* delle classi ricche ed ivi gli operai possono darsi a tutti gli esercizi fisici, a tutte le ricreazioni dello spirito.

Speciali istituzioni sono state create per i tramvieri. Chi non ha osservato le tante volte che, nella mezz'ora di attesa prima di entrare in servizio i nostri tramvieri si imbucano nelle osterie e vi passano spesso anche le ore intermedie fra un turno e l'altro, preparandosi così col *grappino* o col *Trani* quella calma che sarebbe indispensabile sia per condurre la vettura come per trattare col pubblico, e che non di rado essi perdono troppo facilmente?

Ebbene, per evitare questo pericoloso stato mentale da alcune città, e da società tramviarie americane, nei locali di deposito sono state aperte delle sale di ginnastica, di bigliardo, di lettura, con bagni o, almeno, *lavabos*, dove il personale trova un reale conforto corporale e spirituale e può, con opportuni esercizi, controbilanciare la dannosa immobilità alla quale per alcune ore è costretto. In Inghilterra sono i Comuni che danno l'esempio e i tramvieri municipali di Liverpool e Manchester hanno di siffatti ritrovi in ognuno dei depositi sparsi per la città, e un magnifico campo di gioco.



UN GARAGE GRATUITO PER LE BICICLETTE DEGLI OPERAI A PORT-SUNLIGHT.

E non basta; ad altro ancora provvedono gli industriali. Non solo durante il lavoro, negli intervalli e a giornata finita cercano di ricreare i propri operai, ma pensano anche a fare godere loro i giorni di festa, e forniscono loro il mezzo di acquistare con pagamenti a rate le biciclette, il luogo dove riporle, il personale per gonfiarle e ripararle, concedono loro varî giorni, persino una settimana, di vacanza ogni anno, a *salario completo*, e organizzano gite in campagna e al mare, mettono a loro disposizione *cottages* e giardini perchè possano ritemprarsi proprio come periodicamente si puliscono e si riparano le macchine. E qualche Ditta aggiunge al salario un po' di danaro perchè il godimento sia più pieno.

E' insomma una concezione tutta diversa da quella che usualmente si riscontra nella maggioranza degli industriali nostrani: non per paternalismo o, per filantropia ma per un utilitarismo bene inteso gli industriali inglesi, americani e tedeschi, consci che la macchina umana non dà il massimo rendimento se non è ben netta, bene oliata, e rinvigorita periodicamente, non l'esauriscono con un lavoro estenuante per durata ed intensità, ma il lavoro alternano con distrazioni, riposi, ricreazioni, e, siccome l'operaio non sa in generale divertirsi razionalmente, proficuamente, mettono essi a sua disposizione luoghi, mezzi e istruttori perchè la ricreazione riesca non a un diverso intorpidimento del corpo e della mente, come accade a tutti quelli che si alcoolizzano, ma ad un rinvigorimento dei muscoli e del cervello, mantenendosi così una maestranza salda ed alacre, e contribuendo a conservare la razza sana e schietta.

Certo, — e chi lo nega? — lo *sport* è così a servizio dell'industria e dell'industriale, ma esso però, mentre mantiene elevata la efficienza produttiva, riesce sommamente benefico alla classe lavoratrice che ci guadagna in salute, in durata dell'esistenza, in gradevole occupazione delle ore di riposo, in elevamento della propria personalità. — E questi operai che organizzano essi stessi, nei loro *clubs*, i loro giochi e i loro *sports*, sono veramente in grado di godere proficuamente le 8 ore di riposo che domandano dopo le 8 ore di lavoro, e il riposo festivo che incomincia alle due del sabato, mentre da noi, ogni giorno dopo le 11 ore di fatica, e alla domenica non si sa e non si suole godere che sacrificando a Bacco in omaggio alla esuberante produzione vinicola nazionale.

Non è il caso qui d'indagare le cause di questa inferiorità nostra, perchè l'intento di questo articolo era soltanto quello di mostrare quanto sia benefico lo *sport* alla classe operaia, e come sarebbe nell'interesse della stessa classe industriale favorirne lo sviluppo anche a proprie spese, poichè proprio, in questo caso, non vi è conflitto fra capitale e lavoro ed anzi, vi è identità di interessi.

Per la verità dobbiamo notare che la « Società Italiana per l'Industria dei Tessuti Stampati » oltre alla istituzione del dopo scuola ha messo a disposizione dei suoi operai fra i 14 e i 18 anni un campo di *foot-ball* dove alla domenica essi vanno in buon numero ad esercitarsi e a divertisi.

ALESSANDRO SCHIAVI.

Per maggiori particolari si consulti l'opera inglese: *Model Factories and Villages* — Ideal conditions of labor and Housing, di Budgett Meakin (Londra. Fisher Unwin, 1905).

UN SECOLO DI PROGRESSO DELLA NAVIGAZIONE A VAPORE

Le grandi applicazioni scientifiche, che sono la forza e il vanto della civiltà contemporanea, hanno avuto tutte due periodi ben distinti. L'uno è quello della lunga preparazione scientifica, che assorbe l'opera di intere generazioni, e che si svolge fra lenti e laboriosi esperimenti; l'altro, col passaggio della esperienza puramente scientifica alla pratica azione industriale, inizia l'era dei successi e della generale utilità.

Quando l'ora è venuta appare l'uomo che alla scienza unisce il genio pratico, lo spirito di azione, e che porta l'applicazione scientifica dal campo sperimentale a quello industriale, la popolarizza, la rende accessibile a tutti, e si accinge con essa a mutare e rinnovare la faccia del mondo. L'uomo provvidenziale si chiama Fulton Stephenson, o Guglielmo Marconi; il mondo lo acclama meritatamente come un trionfatore ed un forte, dimenticando coloro che colla loro opera assidua, diligente, e spesso ignorata, quasi sempre fonte di infelicità, hanno spianato la via al trionfo glorioso.

Molti precursori ebbe Fulton nei tentativi per la navigazione a vapore, troppi per ricordarli; accennerò soltanto a taluni fra gli altri più meritevoli di memoria.

Blasco de Garay, «capitano de mar», e grande inventore al cospetto dell'Altissimo, nel 1539 propose a Carlo V un suo congegno per muovere le galere e le navi senza remi nè vele. Molte cose aveva scoperto Blasco e offerte a Carlo V, fra cui un apparecchio per rendere potabile l'acqua di mare. Si ignora la sorte delle sue minori invenzioni, ma il suo congegno per la nave senza vele nè remi, fu esperimentato. Dapprima le prove ebbero luogo con una galea di duecento tonnellate, che si mosse e fece evoluzioni spinta da sei ruote laterali, poi si esperimentò con altra nave maggiore, e infine nel 1543, il 17 giugno, ebbe luogo a Barcellona una esperienza decisiva colla «Trinidad», bella galea di 200 tonnellate, che spinta da una macchina misteriosa, la quale azionava due ruote laterali, ottenne la velocità di una lega per ora, virando di bordo in metà tempo che non potesse una galera ben montata, mentre sulla «Trinidad» stessa non erano imbarcati che 50 marinai.

Quanto alla macchina di Garay si conservò il massimo segreto; e si rileva da documenti del famoso archivio di Simanca che a bordo della «Trinidad», era stata collocata una grande caldaia ermeticamente chiusa, dalla quale a volontà si potevano sprigionare getti poderosi di vapore; ma non era permesso di esaminare il congegno, avendo Garay, chiuso il compartimento dove aveva installato il suo meccanismo con tavole e tende. Risulta che assistettero alla esperienza della «Trinidad», D. Bernardino de Mendoza, il Comm. Mayor del regno di Leon, D. Enrique de Toledo, e il provveditore Francisco Verdugo; e che questi ultimi fecero in proposito un rapporto favorevole a Carlo V.

Vennero rimborsate a Garay le spese sostenute per le prove fatte, gli si accordò una gratificazione di 200 000 maravedis, e fu promosso ad un grado superiore nella marina. Però della sua invenzione non si trova più traccia. Arago credette di riconoscere nella macchina di Garay una semplice applicazione della eolipila.

Fra i precursori teorici della navigazione a vapore merita nota Agostino Ramelli, capitano «ingegniero del Christianissimo Re di Francia e di Pollonia», nativo di Ponte Tresa (dal ponte della Tresia), che pubblicò a Parigi nel 1588, la descrizione delle sue «Diverse et Artificiose macchine», e che mostra di conoscere pienamente le qualità del vapor acqueo e il modo di trarne partito.

Per un secolo i fisici, e molti dotti italiani fra questi, discussero delle proprietà del vapore, finchè il povero Papin, il memorando giorno del 26 settembre 1707, fece la sua esperienza col battello a vapore da lui costrutto navigando dalla Fulda al Weser. Il grande Newton, dopo che Papin si rifugiò in Inghilterra, non lo incoraggiò, e questi scomparve nell'oscurità, certo ucciso dallo sconforto, se non dalla miseria.

Nella fase pratica adunque dal 1543 al 1707, la storia della navigazione a vapore non registra che due sole esperienze, quella di Garay e quella dell'infelicissimo Papin.

La pompa a fuoco si era intanto diffusa in tutta Europa, onde nel 1738, Wayringe, il fisico di Francesco II di Toscana, poteva costruire

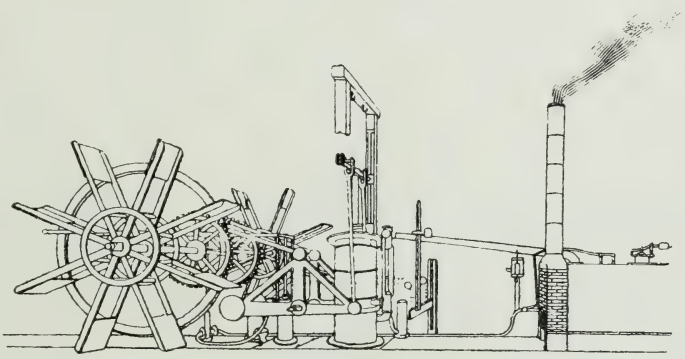
La prima Nave - Il " Clermont ,, di Fulton.

per Stanislao Re di Polonia una imbarcazione a vapore, per passeggiare sui fiumi e canali dei dintorni di Luneville.

Si pretende che Jonathan Hulls, servendosi della macchina di Newcomen abbia fatto una esperienza punto fortunata sull'Avon, il Marchese di Jouffroy nel 1780, dopo infruttuosi tentativi precedenti, riuscì a navigare la Saona a Lione, ma soprafatto dalle contrarietà continue, poi dagli eventi della rivoluzione, il Marquis la Pompe, come lo chiamavano per scherno, andò emigrato nell'esercito di Condé.

Colla macchina di Watt, la navigazione a vapore diventa possibile, si moltiplicanogli esperimenti; ma l'Europa è in un periodo di febbre bellicosa; i commerci sono sospesi, ogni sforzo è rivolto incessantemente alla guerra. L'America settentrionale invece è pacifica, e la sua prosperità che incomincia a delinearsi, per fiorire, abbisogna unicamente di utilizzare le sue splendide vie fluviali.

In Europa gli esperimenti rimangono sterili, Miller, quindi Symington, che costruì la « Charlotte Dundas », non raccolgono allori nè gustano il successo. In America invece il campo è più promettente: Fitch ottiene delle privative, costruisce dei battelli, alcuni dei quali hanno percorso perfino 3000 miglia in replicati viaggi, e Rumsey nel 1786 rimontava il Potomac in presenza di Washington, Voight, Morey, e altri ancora si accinsero alla difficile impresa di introdurre praticamente la navigazione a vapore anche sui grandi fiumi americani. Ma era ancor troppo presto, doveva trascorrere qualche anno, avanti che la pace avesse maturato in America il momento nel quale tradurre in atto la grande idea. E' dovere riconoscere che nelle iniziative di quei meccanici, di quei volonterosi, erano già in germe delle applicazioni che poi dovevano aver gran parte nei progressi del tempo nostro, cioè il condensatore, le caldaie tubolari, l'elica usata in un suo vaporetto da Stevend.



Veduta d'assieme della macchina del " Clermont ,,.

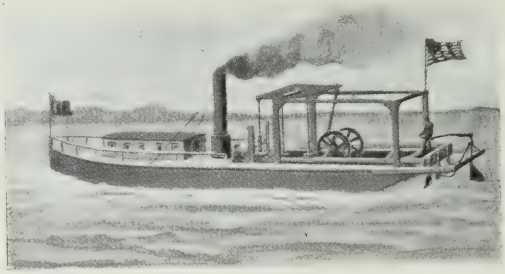
Fra i precursori della navigazione a vapore in America si notavano fino dall'inizio dei nomi cospicui per nascita appartenenti a famiglie che poi in un secolo di tempo diventarono ancor più chiare, per merito intellettuale e politico, cioè i Livingston e i Roosevelt.

* * *

Fulton appunto associato a un Livingston, ambasciatore a Parigi degli Stati Uniti, aveva fatto il 9 Agosto 1803 una delle ormai non più rare esperienze di navigazione a vapore. Il suo battello, troppo debole nello scafo, indizio di scarsa perizia e incompleta preparazione alle esperienze, si ruppe in mezzo, sotto la spinta della macchina, e si affondò; la prova fu ritentata il 9 Agosto successivo, il battello filò metri

1,60 per minuto secondo (4 miglia all' ora), Carnot ed altri illustri presenziarono quella corsa, fu preconizzato che le barche da Nancy a Parigi avrebbero col nuovo mezzo compiuto il viaggio in quindici giorni, anzichè in 4 mesi; ma Fulton, male accolto poi da Napoleone, cui aveva sottoposto dei progetti di torpediniere, passò nel 1804 in Inghilterra, dove i suoi mezzi bellicosi non incontrarono fortuna, onde dopo di aver ordinato alle officine di Watt una macchina a vapore, ritornava in America deciso a ritentare su quei grandi fiumi, in un paese in piena prosperità dovuta alla pace, quei tentativi che erano sembrati immaturi nella tormentata Europa. Fulton giungeva in America il 13 Dicembre 1806.

E' difficile discernere la parte di un solo uomo in una laboriosa e complessa successione di fatti. Esagerano coloro che in Fulton vedono il fondatore della navigazione a vapore, come coloro che ne vogliono ridurre la bella figura alle modeste proporzioni di un iniziatore più fortunato degli altri suoi contemporanei. Perchè Fulton sia riuscito dove altri fallivano, pur avendo maggior corredo di mezzi scientifici, e più larga base finanziaria, bisogna che a Fulton sorridesse meglio quel complesso di qualità che portano in un uomo l'armonia fra l'innovatore e il pratico industriale, quell'equilibrio fra la prudenza e l'audacia, fra il pensiero e l'azione, il cui risultato, quando è felice, troppo spesso si ascrive alla benigna fortuna.



TIPO DEI PRIMI BATTELLI A VAPORE VARATI SUI GRANDI FIUMI AMERICANI.

Giovò indubbiamente a Fulton la situazione politica del suo paese, che dopo un fiorente periodo di pace si accingeva, spinto dalla diplomazia francese, ad aprir guerra all'Inghilterra; le invenzioni di Fulton, ancor immature nel campo guerresco, gli spianarono la strada alla sua riforma pacifica e utile a tutto il mondo.

Grazie alla amicizia del Livingston, Fulton fu in grado di varare nel 1807, il suo piccolo «Clermont» cui diede appunto il nome di una possessione del generoso amico.

Che aveva questo vaporetto di nuovo, di speciale, per segnare un successo, dove tanti altri avevano raccolto solo amare delusioni?

Tutto e niente! In sostanza a bordo del «Clermont» nulla vi era di nuovo, ma tutto aveva avuto invece la sanzione della pratica. La macchina era di Watt, la caldaia in rame era del tipo il più usato, lo scafo corrispondeva a quelli in servizio sull'Hudson. Ma questi fattori noti, e sui quali si poteva contare con sicurezza vennero fusi in un bel complesso di sapiente armonia ed equilibrio; e così il «Clermont» che era una sintesi geniale, trionfò dove non riescirono altre costruzioni genialissime e innovatrici, ma nel complesso manchevoli!

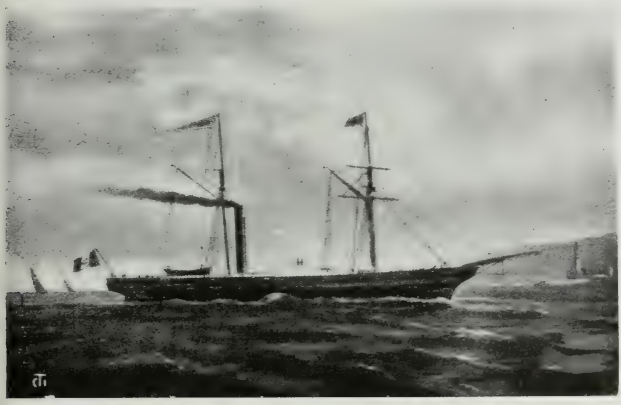
Il «Clermont» misurava metri 40.539, era largo metri 5,486, e si immergeva metri 2,743. L'11 Giugno del 1807 ebbero luogo le prove pienamente riuscite, quindi il «Clermont» salpò immediatamente per Albany, dove giunse in 32 ore, ritornandone in trenta. Un solo viaggiatore si arrischiò a prender passaggio sul «Clermont» e fu al ritorno! Il trionfo fu completo; non solo il «Clermont» — in origine destinato al Mississipì — fece un servizio regolare sull'Hudson; ma lo seguì tosto una serie di altri maggiori compagni, e Fulton trovò la sorgente della sua fortuna iniziando il servizio dei ferry-boats, o traghetti a vapore dalle rive di New-York e della immediata New-Jersey; il ferry-boat nacque gigante, poteva portare otto vetture e 30 cavalli, con 300 o 400 passeggeri.

Le prime costruzioni di Fulton erano così rudimentali che non si era pensato neppure a coprire le ruote propellenti con ripari, esse aspergevano coi loro spruzzi generosamente i viaggiatori, e parve una innovazione capitale, quando Fulton stesso pensò di ripararle con tamburri.

LA PROVA DELLA PRIMA NAVE DA GUERRA COSTRUITA DA FULTON - DA UNA STAMPA ANTICA.

(Coll. A. Bertarelli)

Il momento non poteva esser più propizio, un' onda di nuova vita e di vigore, serpeggiava negli Stati Uniti, ai quali per assurgere non abbisognava che di potersi servire dei loro grandi fiumi affluenti alla massima arteria del Mississipì, che se si potevano navigare in discesa, non era facile di risalire, tanto che a New-Orleans, si vendevano a peso di legname usato le barche che vi giungevano cariche di prodotti dal Missouri e dall'Ohio, dopo parecchi mesi di fluttuazione. Da Louisville a New-Orleans i batteili, discendendo dal confluente dell' Ohio il tronco inferiore del Mississipì, impiegavano ancora più di tre settimane, il vapore ridusse di un tratto il viaggio a 14 giorni, e quel che più importa risaliva i fiumi, portando nell' interno i prodotti che si sbarcavano dalle navi nel porto di mare.



La prima nave a vapore della marina mercantile italiana. Il "Dante" della Società Rubattino.

Nel 1813 già più di mille battelli a vapore solcavano i fiumi degli Stati Uniti, altri molti navigavano il S. Lorenzo e i grandi laghi; le foreste di abeti, ancora vergini che si specchiavano nelle acque dei fiumi e dei laghi, fornivano a tante macchine un combustibile che costava solamente la spesa di abbatterlo, e il disturbo di imbarcarlo, dopo averlo lasciato seccare in immense cataste sulla riva medesima.

La vera grandezza politica ed economica degli Stati Uniti data dal giorno che i primi vapori solcarono le migliaia di leghe dei loro magnifici, ma rapidi e impetuosi fiumi.

E' anche con Fulton che appare la prima nave da guerra a vapore. Fulton aveva invano offerto, prima a Napoleone, all'Inghilterra poi, le sue invenzioni un po' bizzarre di cannoni subacquei e di torpedini. Respinto, le propose alla madre patria, quando scoppiò la guerra fra questa e la Gran Brettagna. Fulton era celebre allora e venne ascoltato; colle sue idee e i suoi piani si costruì il «Demologos», strana nave che, mossa dal vapore, aveva un cannone subacqueo, delle pompe le quali dovevano innondare la coverta dei vascelli nemici, e perfino delle falci per reciderne l'attrezzatura e renderle immobili. La morte non permise a Fulton di veder compiuto il suo mostro navale; il «Demologos» provò con successo le macchine motrici, ma sopravvenuta la pace, relegato in un arsenale militare, cadde in rovina sotto il peso dei suoi armamenti singolari, prima che fossero esperimentati, perchè costrutto troppo frettolosamente e con legname non stagionato. Per lungo tempo poi non si parlò più di navi da guerra a vapore.

***

In Europa il successo della navigazione interna americana destò emulazioni, ma sia perchè durassero tuttora le grandi guerre, sia perchè l' esistenza di una sufficiente rete di strade, di canali, e la stessa natura dei fiumi facessero meno sentire il bisogno di più attive comunicazioni, il vapore tardava a diffondersi. Contribuiva a mantenere riluttante l'opinione pubblica in Europa, il continuo sopraggiungere, nei giornali inglesi, di notizie descriventi disastri di steam-boats americani. In America si fabbricavano vapori a furia, e senza impicci di controlli tecnici; si improvvisavano i macchinisti e i piloti. I vapori stessi erano in legno e non troppo solidi, le macchine in mano a uomini non sempre esperti; la natura del carico, cotone, lane, zucchero, caffè e altri prodotti locali, dal canto suo era eminentemente combustibile. Infine non esisteva alcun principio di carte idrografiche di quei fiumi dal letto mutevole, rapidi, soggetti a piene spaventevoli, e per dippiù, dove sparsi di scogli sommersi, e dove irti di tronchi d'albero colossali, trasportati dalle piene e abbandonati nel letto col loro calare, ostacolo frequente quanto insidioso, funesti sopratutto nel Mississipì, col nome di *Snags*. Erano dunque frequenti gli incendi, non mancavano le esplosioni di caldaie, e tanto meno i naufragi in causa degli Snags. Una serie di catastrofi funestava quel rigoglio giovanile della navigazione a vapore, alle quali gli americani poco badavano, perchè il danno era minimo in compenso al beneficio immenso, ma in Europa non si ba-

"L'Archimede" della Rubattino uno dei primi bastimenti a vapore.

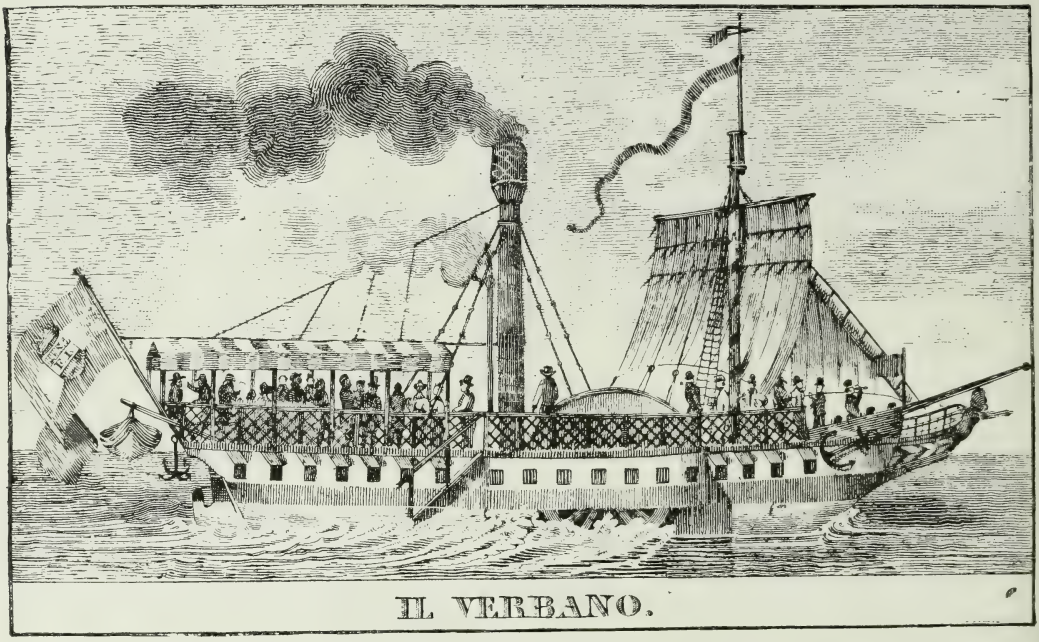
dava sul principio che al possibile danno. Però alla caduta dell' Impero di Napoleone, cessato il blocco continentale, ecco apparire i primi vapori sul Tamigi, e quindi in Francia, altri sulla Senna colla ricomparsa di Jouffroy, che dalla Ristorazione ebbe riconosciuti i suoi antichi diritti, e cedette alla compagnia Pajol. Ma Jouffroy non aveva fortuna! le sue imprese non prosperarono, e morì povero, ricoverato negli Invalidi, sol perchè era stato capitano nell' esercito di Condé.

Nondimeno il governo francese incominciò ad assicurare un servizio a vapore nel passo di Calais, durando la traversata da tre a sei ore. Allora si impiegavano colla diligenza da Parigi a Calais circa due giorni e non si arrivava a Londra che al terzo, se il mare era stato clemente.

In Inghilterra fu l'iniziativa privata che incominciò a costruire vapori, ai quali dovevano poi dare slancio le compagnie ferroviarie, ricche di capitali e feconde di iniziative.

Il vapore, affrontando il mare, rimase legato alle coste, nè poteva essere diversamente. Gli scafi erano in legno, dovevano essere molto solidi per resistere alle spinte isocrone delle macchine, quindi riescivano pesanti nè si potevano dar loro grandi dimensioni. Le caldaie di rame e a bassa pressione erano assai ingombranti, voluminose e pesanti le due macchine una per ruota. Queste macchine nella pratica, consumavano fino a 10 o 12 chg. di legna resinosa di pino per cavallo vapore, o circa 3 chg. di carbon fossile. La lunga navigazione non era possibile, non solo per la grave spesa, ma anche e forse più per la difficoltà di rifornirsi di combustibile. Quindi lasciando alla vela la navigazione alturiera, il vapore ne divenne dapprima un utilissimo quanto attivo ausiliario, sostituendola in quella di cabotaggio, collegando fra di loro con servizio regolare tutti i diversi porti europei e assumendo il trasporto dei passeggeri. In America invece, pochi essendo i porti atlantici, e allora insignificanti quelli del Pacifico, il vapore non si sviluppò in mare, ma continuò il suo immenso e benefico ufficio di mezzo attivissimo di penetrazione sui fiumi.

Dall' Inghilterra, dal Baltico e dal Mar del Nord, irradiarono tosto i piroscafi in tutto il Mediterraneo, dove non tardò ad affermarsi una bandiera italiana. Nel 1818 si costruiva a Napoli, con macchina inglese, il « Ferdinando I » di 253 tonn. e con 12 HP nominali di forza, forse pari a 50 effettivi. Questo vapore, notevole per l'epoca, era lungo metri 36,575, largo metri 5,791 e pescava appena m. 2 circa. La macchina pesava più di cinquanta tonnellate, e consumava circa 1800 chg. di carbone nelle 24 ore. Aveva posto a bordo per 150 passeggeri. La velocità massima era di 4 1/2 miglia all'ora.



PRIMO VAPORETTO DELLA NOSTRA NAVIGAZIONE LACUALE, VARATO NEL 1824 CON MACCHINA "WATT„.
(Coll. A. Bertarelli).

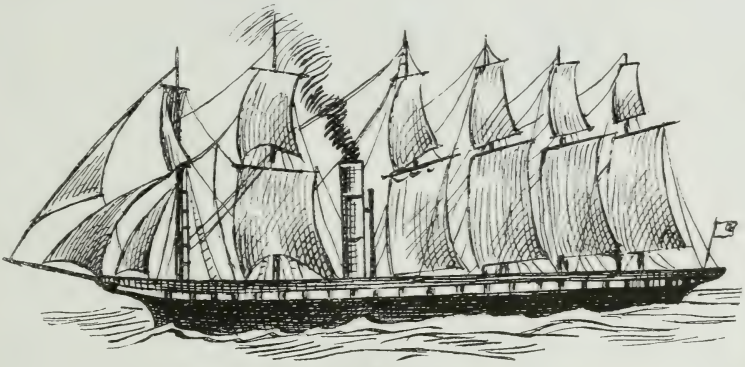
Il 27 settembre dello stesso anno salpò il « Ferdinando I », detto il « real Ferdinando », per Livorno, Genova e Marsiglia, al comando dell'alfiere di vascello Giuseppe Libetta. Il viaggio fu felicissimo e da Napoli a Livorno si impiegarono 60 ore di navigazione, essendo la distanza di 225 miglia. Una notte, all'altezza di Fiumicino, bruciando il vapore della legna, i pescatori fecero per accorrere in suo soccorso, perchè il fumo e le faville che eruttava il fumaiuolo, lasciarono loro credere che la nave fosse in fiamme.

Il « Ferdinando I » non rimase a lungo in servizio, e dopo di esso, per ritrovare un vapore italiano, bisogna attendere il 1832; quando entrò in linea il « Carlo Alberto » di bandiera sarda. Questo piroscafo fu usato nella romantica impresa della duchessa di Berry del 1832, e catturato da una fregata francese. Solo nel 1838, per iniziativa nella massima parte mila-

nese, colla Società Rubattino, appariva il « Dante », piroscafo di 78 tonn. e 60 HP costruito a Livorno, con macchina inglese, a mostrare nel Mediterraneo un vapore mercantile italiano, preceduto di pochi anni da alcune corvette da guerra sarde e napoletane, queste ultime con macchine costruite a Napoli. Il governo Borbonico aveva voluto in tal modo emancipare la sua marina da guerra, allora notevole, dalla soggezione di quella inglese.

Nell' Adriatico la navigazione a vapore si iniziò a Trieste pur intorno al 1818, col « Carolina », che fu il punto di partenza del Lloyd austriaco, che ben presto divenne potentissimo in Levante.

Sui laghi il primo piroscafo comparve sul lago Lemano, e fu naturalmente chiamato « Guglielmo Tell », quindi il vapore conquistò prestissimo il lago Maggiore col « Verbano », quello di Como coll' « antico Lariano », e il lago di Garda con un « Benaco » che esisteva ancora alcuni anni sono, e che fu vandalicamente demolito e venduto per rottame, come avvenne intorno allo stesso tempo di una antichissima locomotiva, superstite delle prime che entrarono in servizio sulla linea Milano-Monza. Ma in Italia non è ancora penetrata la religione delle reliquie storico-industriali.



Il "Great Britain ...

* * *

Il lungo blocco continentale aveva pressochè annientate le marine europee, ad eccezione di quella inglese, che della generale decadenza non aveva poi approfittato quanto sarebbe stato possibile, in causa del permanente stato di guerra e della depressione finanziaria che ne fu diretta conseguenza. Invece la marina degli Stati Uniti era sorta fiorente e magnifica. Due grandi correnti di traffici marittimi esistevano allora, per le Indie Orientali esercitata dai famosi « East-Indiamen » e fra l' Inghilterra e gli Stati Uniti, esercitata dai famosissimi « clippers » americani, i quali poi si erano assicurato una specie di monopolio pel traffico della China e del Pacifico. Il più intenso movimento di passeggeri avveniva sulla grande linea Inghilterra-Nord America.

Malgrado la impossibilità riconosciuta di attraversare l'Atlantico navigando a vapore, nel 1819 si fece un primo tentativo. Al clipper « Savannah », di 350 tonn. comandato dal capitan Moses Rogers, del porto di Savannah, si installò una macchina a vapore che azionava due ruote, senza ripari, perchè si potessero sollevare sconnettendole dall'asse, navigando alla vela.

Il « Savannah », sotto vapore consumava 10 tonn. di carbone al giorno, calcolando la durata della traversata in 21 giorni, non gli rimaneva margine di carico, nè per le merci, nè per le provviste ed equipaggio, perchè la macchina colla caldaia ne pesava 150. Il viaggio adunque dal lato economico si annunciava disastroso.

Il Presidente Monroe visitò la nave, assistette ad un banchetto augurale, quindi il 29 Maggio 1819, il « Savannah » salpò per Liverpool; dove giunse il 20 Giugno, dopo di aver navigato diciotto giorni a vapore e gli altri a vela; furono le buone giornate a vela che permisero di mantenere una media di 200 miglia al giorno, notevolissima a quel tempo.

Da Liverpool il « Savannah » si spinse a Pietroburgo quindi ritornò al suo porto, ove fu subito levata da bordo la macchina, ritornando il « Savannah » un bel veliero.

Di tempo in tempo qualche vapore tentava la contesa traversata, ma erano conati i quali non servivano che a dimostrare la inanità della impresa. Come tempo infatti non si superavano gli agilissimi velieri, che se non avevano tutti il vanto del *Dreadnought* americano di aver attraversato l' Atlantico in 9 giorni, fornivano traversate regolari di diciotto a 25 giorni, ed erano molto più comodi per i passeggeri che non quei poveri vapori, sui quali la preoccupazione di imbarcare sufficiente carbone non solo impediva assolutamente ogni carico proficuo, ma limitava al minimo le provviste.

Anche sulla linea delle Indie Orientali il servizio veliero era soddisfacente, la media delle traversate dava velocità di 3 nodi all'ora, nè le difficoltà e il dispendio sarebbe stato minore su quelle linee che nell'Atlantico per introdurvi la navigazione a vapore.

Per molti anni adunque i piroscafi rimasero accantonati nelle loro linee speciali, ma non senza progredire, sia in numero che in efficienza, migliorandosi sempre le loro macchine, troppo pesanti però, e divoratrici di combustibile.

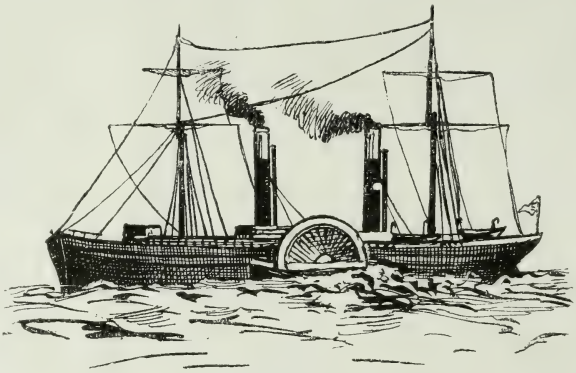
Nel 1823 ebbe luogo la bella esperienza dell' « Enterprize » iniziandosi per pubblica sottoscrizione la costruzione di questo vapore, destinato ad aprire la strada delle Indie per la via del Mar Rosso. L' « Enterprize » misurava 450 tonn., la sua macchina sviluppava 120 HP. e la caldaia di rame pesava 32 tonn. Il costo totale di questo, che oggi sarebbe appena un vaporetto, fu di L. 1 075 000!

Il 16 Agosto 1825 l' « Enterprize » partiva per Calcutta, dove arrivò il 7 Dicembre; escluse le fermate, la navigazione era durata 103 giorni, dei quali 64 sotto vapore e 39 a vela. Il consumo di carbone fu di tonn. settecento circa, ottenute in diversi fornimenti predisposti. L' « Enterprize » fu venduto tosto al governo del Bengala, e il tentativo di aprire la via del Mar Rosso rimandato a tempi migliori.

Volgeva un' epoca per l'Ingilterra veramente magnifica di attività ed energie; era lo inizio di quel mirabile periodo storico che si doveva poi chiamare l'Era Vittoriana. Le ferrovie coprivano le isole britanniche di una rete sempre

più fitta, mettendo in valore miniere, suscitando uno sviluppo industriale e commerciale ancora senza esempio al mondo.

Fu una Compagnia ferroviaria, — la stessa che ai giorni nostri ebbe un grande ardimento analogo, ma estrinsecato creando un porto, — che volle risolvere l'arduo problema della navigazione atlantica a vapore. La Great Western R. C., le cui rotaie si erano spinte alla Cornovaglia e stavano per giungere a Bristol, ebbe l'ambizione di lanciare un vapore che attraversasse l'Atlantico come un ferry boat, fra la sua stazione di Bristol e New York. In una assemblea di azionisti l'impresa venne decisa, acclamato il nome del nuovo vapore che si doveva appositamente costruire, il « Great-Western », e incaricato un celebre ingegnere, già anima della Compagnia stessa, di curarne l'esecuzione sui propri piani. Questa nave che resterà memorabile nei fasti navali, fu la massima dei suoi tempi, era di 1300 tonnellate, cioè grande quanto un vascello a tre ponti, ma non ne aveva le forme tozze, bensì era slanciata e snella come un veloce clipper; la macchina sviluppava 750 HP, e colle ruote pesava 310 tonn., le caldaie 190 tonn. e 170 coll'acqua. In tal modo si potevano imbarcare 600 tonn. di carbone, e rimaneva margine sufficiente per le provviste, modo di imbarcare 150 passeggeri con delle comodità fino allora non mai sognate. Lo scafo costava quasi seicento mila franchi, circa trecento mila le macchine, venticinque mila si erano spese nel decorare il grande e ricco salone di poppa. In complesso il « Great-Western » importava la spesa di un milione e trecento mila franchi. Con questo piroscafo veniva finalmente applicato un principio fondamentale: l'impiego della nave massima per superare la massima distanza.



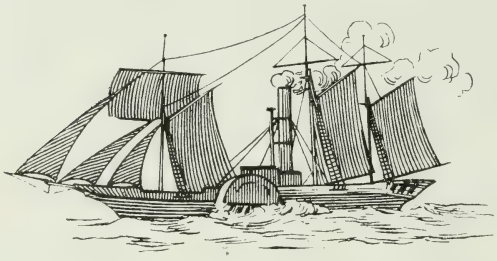
"L'Atlantic".

Quando il « Great-Western » stava per iniziare la sua grande esperienza, un privato armatore volle emularlo. Era il « Sirius » un vapore di 700 tonn. e di 330 HP in servizio fra Londra e Cork. Lo si caricò interamente di carbone, e lo si spedì a New-York, al comando del tenente Roberts. Il « Sirius » partì da Cork il 14 Aprile 1838, il suo carico consisteva in 453 tonn. di carbone e in una partita di resina. Il tentativo però era tanto popolare, che quarantasei passeggeri vi avevano preso imbarco. Il « Great-Western » aveva annunciata la sua partenza per il giorno 8 dello stesso mese; all'ultimo momento si decise di imbarcarvi 200 tonn. di carbone in più, portando la dotazione a ottocento tonnellate, pensando giustamente che se i primi giorni il bel vapore avesse avuto del sopracarico, tosto lo avrebbe alleggerito, e fin troppo, il continuo consumo.

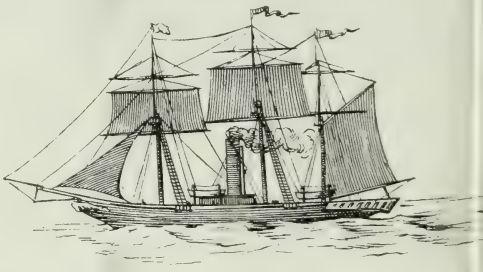
L'attesa in America e in Inghilterra era immensa. Avrebbe il « Great-Western » raggiunto il suo piccolo e inatteso rivale, che lo precedeva di quattro giorni?

Il mattino del 23 Aprile si annunzia a New-York che è in vista un vapore, la folla commossa accorre al porto. Lo si riconosce: è il «Sirius». Ma non sono ancora cessate le acclamazioni, gli applausi deliranti, che si segnala un secondo vapore, è il « Great-Western » che giunge maestoso! Le due navi si salutano, il cannone tuona, e la popolazione di New-York in delirio proclama la vittoria del vapore sul crucciato Atlantico.

Il « Sirius » incontrò sul principio cattivo tempo da ponente, ma poi il mare migliorò, e alleggerito dal consumo, cominciò a camminare un poco meglio, però in vista quasi della terra d'America il carbone venne a mancare. Fortunatamente era a bordo la partita di resina, con questa si supplì alle 23 tonnellate di carbone che erano mancate, consumandone nelle ultime ore ben 43 botti.



Il "Genova,, - primo transatlantico italiano.



Il "Sirius".

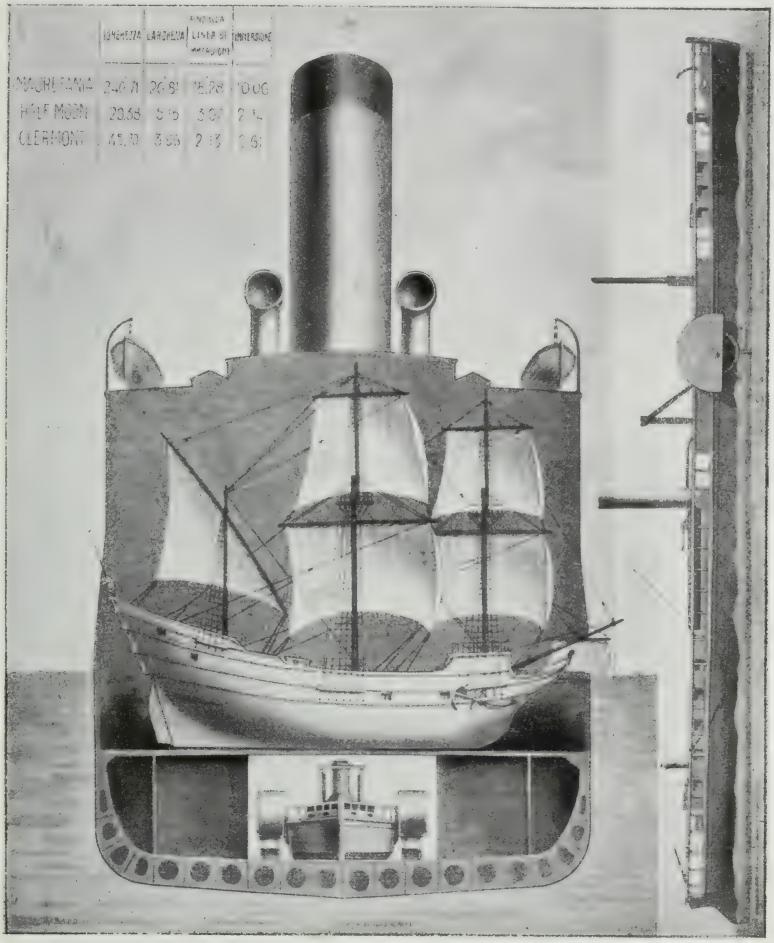
Il « Great-Western », comandato da James Hosken capitano della Marina Reale, non aveva trovato che sette passeggeri, la sua traversata fu regolarissima, colla media di 208 miglia al giorno, e il consumo totale di carbone fu di 625 tonnellate. La traversata si compieva interamente a vapore.

Il « Sirius » tornato in Inghilterra fu ancora adibito al suo solito viaggio costiero, il « Great-Western » invece rimase definitivamente in linea fra Bristol e New-York.

Malgrado questo successo però la navigazione transatlantica non ebbe un solido assetto che qualche anno più tardi, quando per la stessa

Compagnia, ancora Brunel nel 1843 creò il «Great-Britain» vapore di 2984 tonnellate e di 824 HP sul quale si inaugurò il propulsore ad elica. La riforma che iniziava il «Great-Britain» consisteva nella costruzione dello scafo in ferro, che rendendo il costruttore indipendente dalle forme del legname, gli permetteva di dare agli scafi le sagome e forme volute, di raggiungere dimensioni prima inaccessibili, e di ottenere nello stesso tempo una solidità incomparabile, assicurando alla nave un assetto rigido, che permise di comparare la sua carena ad una inflessibile trave di ferro.

Il «Great Britain» fu la prima nave gigante, e anche il primo vapore, forse la prima nave al mondo, che fosse munita di sei alberi, quale il nuovissimo «President Lincoln» tedesco, che però è di portata nove volte maggiore del suo predecessore di sessantasei anni fa. E' vero che questi si serviva talora dei suoi alberi e delle sue bianche vele, il colosso contemporaneo li porta per estetica, e per servirsene delle loro basi come fulcro ai picchi di carico! Quanto ai velieri (le golette a sei alberi ora sono comuni nel Pacifico) eravene uno a sette, ma due anni dopo ne fecero un pontone. L'«Italia» bel cargo boat nazionale, porta pure cinque alberi da carico. Altri vapori moderni destinati al trasporto dei minerali hanno perfino 10 alberi, ma sono pali accoppiati; semplici piantane di una traversa superiore su cui scorrono le pesanti coffe del minerale.



COMPARAZIONE FRA LE DIMENSIONI DI TRE NAVI SIMBOLEGGIANTI TRE EPOCHE DISTINTE E CARATTERISTICHE DELLA NAVIGAZIONE.

La caravella a vela "Half Moonn" potrebbe, come vedesi, essere contenuta nel senso della lunghezza entro lo spaccato della macchina del più grande transatlantico moderno, il "Mauretania" macchina che in altezza sarebbe a malapena eguagliata dalla lunghezza del "Clermont" di Fulton, il quale potrebbe esso pure essere ospitato in larghezza in uno scomparto di macchina del suo colossale . . . nipote.

Conquistato l'Atlantico era anche maturata quella del Mar Rosso, così la posta partiva dai porti inglesi recata da vapori fino ad Alessandria, e a dorso di dromedari poi giungeva a Suez, dove altri piroscafi la trasportavano a Bombay e nei porti indiani; il vapore penetrò pure tosto nel mar delle Antille e attraverso l'istmo di Panama si diffuse nel Pacifico. — Le Marine da guerra contavano pure fregate e vascelli a vapore, accontentandosi del resto di seguire i progressi della marina mercantile, il cui campo di emulazione, il cui epico campo sperimentale, era sempre la traversata atlantica.

(*La fine al prossimo numero*).

GIORGIO MOLLI.

Saremo oltremodo grati ai Soci in regola col pagamento della quota 1910 se faranno opera di persuasione presso quei Soci loro amici o parenti a cui fossero sfuggite le avvertenze più volte portate a loro conoscenza col mezzo della "Rivista".

E' bene cioè rammentare che a partire dal corrente mese l'Amministrazione del Touring oltre che sospendere l'invio di tutte le pubblicazioni ("Rivista" compresa) ai Soci che non hanno ancora pagata la quota 1910, farà pervenire a domicilio ricevuta per l'ammontare della quota aumentata dalle spese di riscossione.

Esposizione di Torino 1911.

L'Esposizione internazionale di Torino che verrà inaugurata nella primavera del 1911, a differenza della passata Esposizione internazionale di Milano, la quale, avendo preso le mosse da una Mostra di comunicazioni e trasporti s'imperniava sopra la storia e l'avvenire della locomozione, ed a differenza della Esposizione di Roma, che avrà luogo pure nel 1911, ed avrà carattere prevalentemente artistico, darà un proporzionato sviluppo a tutte le più interessanti categorie di attività umana.

L'Esposizione di Torino sorgerà lungo le due sponde del Po, di fronte al magnifico scenario dei colli torinesi. Il visitatore può già assistere al sorgere degli edifici che si vanno completando con una febbrile celerità. Gli appaltatori dei lavori assicurano il completamento di questi entro il 1910. Nel primo scorcio dell'anno 1911, che precederà l'inaugurazione della Mostra, non rimarrà che ad esaurire la decorazione esterna.

L'area dell'Esposizione comprende due striscie parallele di terreno, poste sui due margini del Po per una lunghezza di 2800 metri, e coprirà una superficie totale di 250 000 mq.

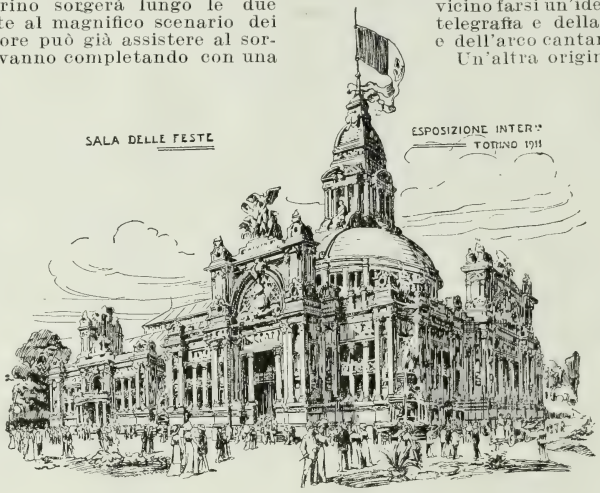
L'ingresso principale si aprirà presso il Ponte Umberto I sul corso Vittorio Emanuele. Sulla riva destra del Po sorgeranno in una vasta estensione i padiglioni delle Nazioni estere; eccetto quello dell'Inghilterra che occuperà 40 000 metri quadrati di area sulla riva sinistra del fiume.

Una parte importante sarà data alle macchine in azione, per cui verrà creato un riparto speciale sul tipo del grande Padiglione del Lavoro dell'Esposizione di Milano.

Ivi le Nazioni estere saranno rappresentate oltre alle loro altre mostre speciali.

Degni di speciale menzione sono i progetti già concretati ed in via di attuazione di un palazzo della Moda, il quale sorgerebbe a secondare le tendenze di autonomia nazionale che in questo campo si sono manifestate da qualche tempo fra noi. I saloni in cui si ripartirebbero i varî soggetti saranno completamente ad essi intonati in modo che ciascun costume abbia la propria cornice d'ambiente.

L'elettricità avrà per sè un vero palazzo, e le meravigliose applicazioni di essa compiranno la loro funzione divulgatrice pratica nel modo più accessibile al grande pubblico; il quale potrà da vicino farsi un'idea approssimativa della telegrafia e della telefonia senza fili, e dell'arco cantante, ecc.



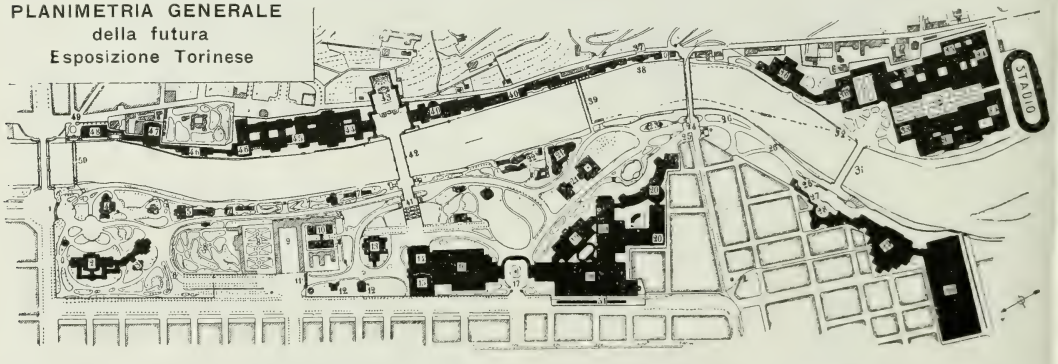
Un'altra originale iniziativa è costituita dalla esposizione del giornale e dell'arte della stampa, che si installerà in un edificio stabile occupante lo spazio dell'attuale palazzo delle Belle Arti su cui si abbatte già il piccone demolitore.

Un immenso salone, lungo 80 metri, alto 40, largo 26, circondato da grandi gallerie a pian terreno ed al primo piano rivelerà al pubblico i portentosi segreti della cucina giornalistica. Ivi pure le Nazioni estere esporranno.

Ancor più interessante per il nostro pubblico di turisti, è la notizia d'un prossimo impianto di servizi regolari di comunicazioni aeree per mezzo di dirigibili, che verranno stabiliti tra Superga e l'Esposizione e tra l'Esposizione e le città vicine.

Non è escluso che si arrivi anche ad organizzare una linea regolare e giornaliera fra Milano e Torino. Ciò che è particolarmente originale di questa iniziativa audace, sarebbe la modicità dei prezzi. Si parla di istituire dei veri e propri treni aerei con vagoni e rimorchiatori. Se tale grandiosa idea sia in atto traducibile noi non possiamo fin d'ora garantire.

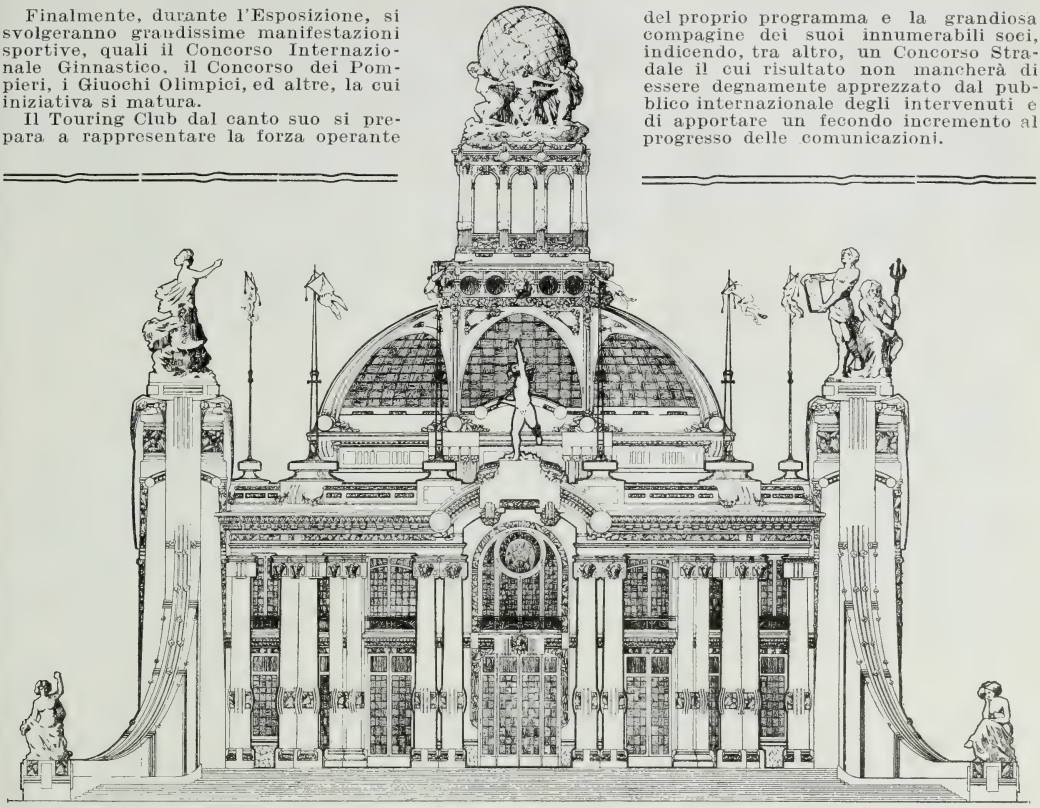
PLANIMETRIA GENERALE della futura Esposizione Torinese



1. Ingresso principale.
2. Arte applicata all'Industria
3. Città moderna.
4. Palazzo della Moda.
5. Arte applicata all'Industria.
6. Colonie francesi.
7. Ristoranti e Padiglioni diversi.
8. Orto Botanico della R. Università.
9. Castello del Valentino (Regio Politecnico).
10. Istrumenti di precisione.
11. Ingresso secondario.
12. Ristoranti e padiglioni diversi.
13. Insegnamento professionale.
14. Strumenti musicali.
15. Sala delle feste.
16. Elettricità.
17. Ingresso secondario e monumento al Principe Amedeo.
18. Galleria delle Macchine in azione.
19. Giornale ed Arte della Stampa.
20. Inghilterra.
21. Colonie francesi.
22. Borgo e Castello medioevale.
23. India.
24. Sottopassaggio al Corso Dante.
25. Ingresso secondario.
26. Parco dei divertimenti.
27. Ristorante popolare.
28. Ministero dei Lavori Pubblici.
29. Locomozione.
30. Materiale ferroviario.
31. Ponte provvisorio sul Po.
32. Scalo dei Canotti Automobili.
33. Industrie manifatturiere.
34. Agricoltura e macchine agrarie.
35. Guerra e Marina
36. Italiani all'estero.
37. Ingresso secondario.
38. Siam.
39. Passerella sul Po.
40. Germania.
41. Scalea d'accesso al Ponte monumentale.
42. Ponte monumentale sul Po.
43. Gran fontana monumentale sulla collina.
44. Francia.
45. Belgio.
46. Ungheria.
47. America Latina (Brasile, Uruguay, Equatore).
48. Repubblica Argentina.
49. Ingresso secondario.
50. Passerella sul Po.
51. Stazione arrivo merci.

Finalmente, durante l'Esposizione, si svolgeranno grandissime manifestazioni sportive, quali il Concorso Internazionale Ginnastico, il Concorso dei Pompieri, i Giuochi Olimpici, ed altre, la cui iniziativa si matura.

Il Touring Club dal canto suo si prepara a rappresentare la forza operante del proprio programma e la grandiosa compagine dei suoi innumerabili soci, indicendo, tra altro, un Concorso Stradale il cui risultato non mancherà di essere degnamente apprezzato dal pubblico internazionale degli intervenuti e di apportare un fecondo incremento al progresso delle comunicazioni.



Gran Padiglione Centrale
della prossima Esposizione di Buenos Aires.

Esposizione di Buenos Aires 1910.

La Repubblica Argentina per festeggiare il prossimo centenario della sua indipendenza ha indetto le seguenti quattro Esposizioni internazionali: Belle Arti, Trasporti terrestri, Agricoltura, Igiene e Medicina che si inaugureranno il 25 maggio prossimo e dureranno fino a novembre del corrente anno.

Le statistiche riferentisi al commercio internazionale argentino negli ultimi anni, delle quali citeremo solo l'ultima del 1908 con 1 340 525 di franchi di esportazione contro 1 937 149 915 di importazione, dimostrano coll'eloquenza delle cifre l'eccezionale importanza di queste grandi manifestazioni dell'arte, della scienza, dell'industria e dell'agricoltura in rapporto specialmente agli enormi vantaggi che questo fiorente paese può offrire alle nazioni concorrenti in tutti i campi dell'umana attività.

L'area totale della Mostra si estenderà a 200 000 metri quadrati.

Questo gruppo di Esposizioni sorgerà in una incantevole posizione della città di Buenos Aires che porta il nome di una delle nostre più graziose città: « Palermo », in mezzo ad un maestoso parco, in riva al gran Rio de la Plata.

Palermo, l'aristocratica passeggiata del pubblico bonaerense, vedrà sorgere ne' suoi prati, in mezzo ai suoi boschi, in riva ai suoi tranquilli laghetti così pieni di poesia, imponenti padiglioni, grandiose gallerie, eleganti chioschi, agitarsi tutto un mondo nuovo, febbrile, un mondo cosmopolita venuto ad ammirare ed apprezzare la enorme potenzialità latente della giovane Repubblica che a passi giganteschi va conquistando un primissimo posto tra i popoli civili.

Come e quanto il Governo Argentino si occupi e provveda con tutti i mezzi opportuni al successo di questa civile impresa, è dimostrato dalla recente deliberazione del *Congreso* (Parlamento) che votava all'iniziativa un sussidio di 22 milioni.

La Sezione italiana della Mostra dei trasporti che comprenderà tutto quanto di più moderno si è prodotto in questo ramo, coprirà una superficie di circa 7000 metri quadrati con tre grandi gallerie e un maestoso padiglione centrale, (nel quale figurerà in un posto d'onore il nostro Touring e della cui partecipazione parleremo a lungo nel prossimo numero). Ad essa hanno già aderito le principali Società costruttrici, così che si può fin d'ora affermare che l'Italia vi sarà degnamente rappresentata.

La Sezione d'Agricoltura occuperà cinquemila metri quadrati e comprenderà due grandi divisioni: Agricoltura propriamente detta e Concorsi temporanei di animali riproduttori in genere.

Quella di Igiene e Medicina, che comprenderà tutti i prodotti dell'industria e della scienza che interessano la salute umana coprirà uno spazio di circa 3000 metri quadrati e sarà inaugurata contemporaneamente al Congresso internazionale di medicina e igiene.

A queste distinte Sezioni, l'Italia ha partecipato con slancio e il nostro Governo, dando prova di saper giustamente valutare tutta l'importanza di questo avvenimento, ha non solo deciso di parteciparvi ufficialmente, ma ha votato allo scopo, la somma di L. 500 000.

Ad eccezione della Mostra di Belle Arti alla quale provvede direttamente in Roma il Ministero della Pubblica Istruzione, l'organizzazione e direzione

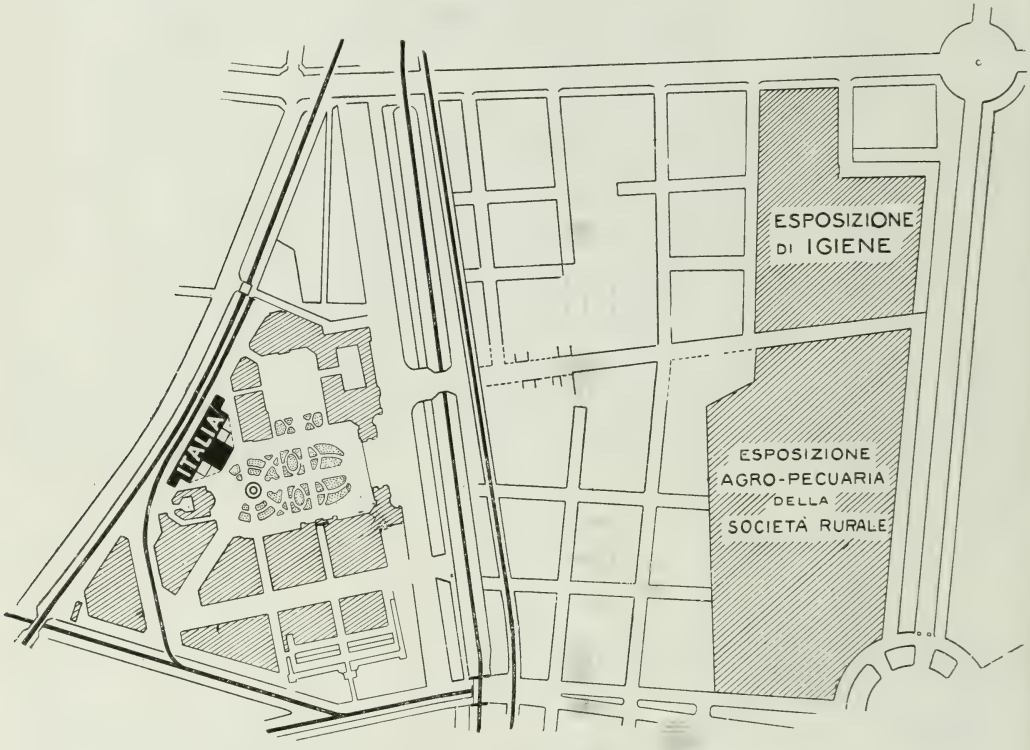
delle altre Mostre fu affidata al Comitato Nazionale per le Esposizioni all'estero sotto la sorveglianza del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio.

Questo Comitato, eretto in Ente Morale, avente la sua sede in Roma, ha per iscopo di partecipare alle Esposizioni all'estero creandovi delle Sezioni italiane, organizzandole e favorendo in ogni altro modo l'esportazione italiana, commerciale, industriale, artistica. A questo altamente patriottico scopo attende un'apposita Commissione esecutiva con sede in Milano (via Monte di Pietà, 15), alla quale debbono rivolgersi tutti gli esportatori ed interessati per ottenere, oltre l'ammissione alle Esposizioni indette, tutti quei dati e schiarimenti che possono necessitare.

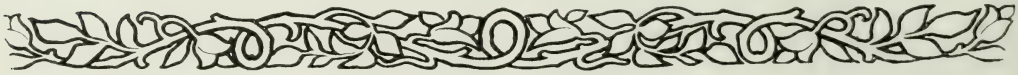
Tale Commissione, dietro un canone che varia a seconda della importanza delle Esposizioni e loro distanza dall'Italia, ma che è sempre assai vantaggioso per l'espositore, si sostituisce a questi in tutte quelle operazioni spesso difficili, talvolta impossibili per coloro, che all'inizio della loro carriera artistica, industriale e commerciale desiderano misurarsi in queste periodiche gare del progresso senza possedere i mezzi adeguati allo scopo.

Così in occasione di questa Esposizione di Buenos Aires, con un limitato compenso, essa si assume il trasporto del materiale dal luogo di produzione all'Esposizione e viceversa, le operazioni doganali, la sorveglianza delle Mostre, rappresentanza degli espositori, le loro iscrizioni nei cataloghi, ecc., ecc.

In tal modo, sotto gli auspici di questo Ente diretto da personalità di nota competenza e fama, anche l'Esposizione Italiana a Buenos Aires riuscirà sicuramente degna di essere ammirata e fatta ammirare da' suoi figli d'oltre Oceano pei quali costituirà un giusto titolo d'orgoglio.



Pianta topografica dell' Esposizione di Buenos Aires.



Esposizione di Bruxelles 1910.

L'Esposizione di Bruxelles, alla quale, come per Buenos Aires, il Governo nostro parteciperà ufficialmente e organizzato per la Sezione italiana dal Comitato nazionale delle Esposizioni all'estero, verrà inaugurata nell'aprile 1910: essa rimarrà aperta per un periodo di almeno sei mesi e sorgerà nel moderno quartiere dell'Avenue Louise ai confini del pittoresco Bois de la Cambre avendo una superficie di circa 100 ettari.

Consterà delle seguenti sezioni: artistica, scientifica, industriale, commerciale, agricola, coloniale e d'arte militare.

Il Comitato nazionale ha potuto assicurarsi per la Sezione italiana un terreno situato in ottima posizione, cosicchè l'Italia avrà le Mostre industriali unite alla Galleria delle macchine, in comunicazione col Padiglione italiano ed in prossimità dei binari destinati al suo materiale ferroviario.

All'Italia furono riservati 12 950 metri quadrati così distribuiti:

Giardini	mq.	1200
Gallerie industriali	»	9200
Galleria delle macchine	»	1350
Materiale ferroviario	»	700
Nel Palais du Cinquantenaire	»	500

Come già accennammo nel precedente numero, il successo a questa esposizione, sia per numero che per importanza di espositori è ormai assicurato.

SPORTS INVERNALI

1. Una giornata d'inverno al Bosco di Boulogne (Parigi) - 2. L'*arrivo* d'una gara di pattinaggio a Davos - 3. Una partita di *skys* tra signore - 4. Manovra d'una slitta a vela - 5. Una gara in slitta fra giornalisti, a Chamonix - 6. La partenza d'una corsa skyistica tra fanciulli - 7. Preparativi per una corsa di slitte a vela - 8. Una *patinoire* ben frequentata - 9. Una pericolosa caduta da un *bobsleigh*.

(Fot. [illegible]).

TURISMO AEREO

COMMISSIONE NAZIONALE di TURISMO AEREO

I Lavori.

Il 27 dicembre u. s. hanno avuto luogo nella sede del Touring le riunioni delle quattro Sottocommissioni nelle quali è stata divisa la Commissione Nazionale di Turismo Aereo istituita dal Touring Club Italiano.

Nella seduta della *Sottocommissione Cartografica*, presenti i signori: comm. Bertarelli (presidente), Borsalino, De Agostini, Usuelli, Chistoni, rappresentante del Ministero della Pubblica Istruzione, — Castagneris, rappresentante del Ministero della Guerra e cap. Dal Fabbro (Membri), vennero presentati alla Commissione come documenti da esaminare due carte rispettivamente al 100 000 ed al 300 000 del dott. Moedebeck. presidente della Commissione Internazionale per le carte aeronautiche, uno studio cartografico del dott. Gasser, ed alcuni fogli della Carta al 250 000 del Touring, stampati variamente.

La Sottocommissione non trova pel momento le condizioni di preferenza per un tipo di carta aeronautica italiana e dà incarico al presidente di fare prove determinate sul 250 000 del Touring.

Nella seduta della *Sottocommissione per la pratica del viaggio aeronautico, comfort e igiene*, presenti i signori: Celestino Usuelli (presidente), dott. Guastalla, comm. Modigliani, prof. Gamba, dott. Favari, cap. Castagneris e Mario Borsalino (membri), il presidente ha informato che, trattandosi di sottoporre alla Commissione Nazionale di Turismo Aereo uno studio sulla pratica del viaggio aeronautico, sia con palloni sferici che con dirigibili ed aeroplani, egli avrebbe compilato un programma di lavoro, suddiviso in diversi capitoli, da discutere e trattare separatamente.

Dopo un'ampia discussione i membri della Sottocommissione unanimi hanno approvato il programma di lavoro proposto dal presidente come quello che meglio risponde allo scopo di fornire notizie e norme veramente pratiche a coloro che s'iniziano al turismo aereo, ed hanno riconosciuto la necessità di affidarne la trattazione a determinati membri della Sottocommissione specializzati nelle diverse materie.

La *Sottocommissione Legislazione e Dogane* presenti i signori: dott. Guastalla (presidente), cavaliere Bosio, cap. Castagneris, prof. Chistoni, cavaliere Mercanti, on. Odorico, dott. Pirelli, Usuelli (Membri), ha deliberato di far pratiche presso la Amministrazione Comunale affinchè gli aerostati siano muniti di un bollo e di una nota descrittiva degli oggetti ed apparecchi non prelevabili, allo scopo di identificare la nazionalità degli aerostati stessi e del loro corredo, in modo che al ritorno nel territorio del Regno, comunque esso avvenga, possano entrare in franchigia.

Per evitare agli aeronauti difficoltà e molestie nei paesi stranieri ove scendono impreveduta mente in seguito alle peripezie del viaggio, si delibera l'istituzione di un libretto del Touring contenente la vidimazione e le dichiarazioni del caso dei Consoli dei varî Stati.

Scopo del libretto è quello in aggiunta del passaporto, di stabilire l'identità dell'aeronauta e di far constatare autenticamente che esso aeronauta pratica il turismo a solo scopo di diletto o scientifico.

La Sottocommissione pur non potendo occuparsi in modo definitivo della questione dei trittici, preparerà un materiale di studio, in modo che i Delegati italiani alla prossima Conferenza possano presentare proposte concrete.

Sottocommissione Segnalazioni, presenti i signori: Saldini (presidente), Chistoni, Gamba, Castagneris, Nagel, Usuelli (membri).

Riconosciuta l'insufficienza degli impianti esistenti, si conviene nella necessità di eseguire una serie di esperienze prolungate e sistematiche con mezzi d'opera adeguati, cominciando intanto con un numero limitato di stazioni in località opportunamente scelte.

Viene dato incarico ai prof. Chistoni e Gamba di formulare un programma completo al riguardo.

Intanto, ed in via subordinata, converrà pure eseguire una serie di esperienze limitatamente alla Valle Padana, servendosi degli Osservatorî esistenti, privati o pubblici, e ciò per un periodo di almeno due mesi, di cui uno prossimo ai solstizi e l'altro agli equinozi.

Seduta di Presidenza: 5 gennaio 1910.

Presenti: Celoria (presidente della Commissione Nazionale di Turismo Aereo), Bertarelli, Guastalla, Saldini, Usuelli presidenti delle Sottocommissioni, Mercanti, segretario generale.

Si delibera di nominare il segretario generale della Società Geografica Italiana, comandante Giuseppe Roncagli, a far parte della Commissione Nazionale di Turismo Aereo e della Sottocommissione Cartografica.

Saldini, dà lettura del verbale della Sottocommissione Segnalazioni che conchiude con una constatazione negativa di fatto e con un fabbisogno positivo di lavoro.

Celoria, mentre constata che il programma di lavoro di questa Sottocommissione assurge ad una importanza eccezionale che porterà a dover attendere per parecchio tempo i risultati, è d'opinione che la Commissione Nazionale di Turismo Aereo dovrebbe svolgere la propria azione nel senso di ottenere che in ogni dipartimento corografico vi fossero degli uffici speciali di osservazione per adattare le notizie delle condizioni generali atmosferiche alle condizioni speciali delle località. Si deve comprendere che per la diffusione del turismo aereo è indispensabile la conoscenza della meteorologia dinamica e lo studio delle alte regioni atmosferiche rispetto al luogo: è quindi opportuno che la Commissione provochi dall'Ufficio Centrale di determinare che in alcune regioni speciali d'Italia siano studiate le indicazioni generali di stato meteorologico in rispetto ai luoghi, poichè inferiore ai bisogni è l'efficienza dell'Ufficio Centrale di Meteorologia di Roma e inefficaci, e poco attendibili sono i dispacci di là diramati, dato il carattere geografico ed altimetrico dell'Italia che è frastagliata e dà occasione a delle condizioni atmosferiche speciali e indipendenti quasi fra regione e regione.

Saldini, conviene che bisogna studiare le leggi fondamentali di certe località per poter interpretare le osservazioni.

Celoria, insiste nel suo concetto che bisogna ottenere dal Governo che istituisca degli Uffici locali i quali facciano, a lato dell'Ufficio Centrale, le osservazioni meteorologiche nelle diverse regioni.

Celoria. — Si compiace dei programmi di lavoro delle altre Sottocommissioni quali sono comunicati dai rispettivi vice-presidenti.

Approva la proposta avanzata dai signori *Usuelli* e *Mercanti* di raccogliere in un volume delle norme semplici ed elementari di meteorologia ed aerologia per il pubblico e per gli aeronauti che sono di questa scienza e di questi studi affatto digiuni, e norme speciali per la pratica del viaggio aereo, volume che si intitolerà *Annuario dell'Aeronautica del Touring Club Italiano*, sullo schema e sulla traccia dell'*Annuario dell'Automobilismo* che si pubblica dal Touring da molti anni con tanto successo, salvo naturalmente l'approvazione, per quanto riguarda l'impegno finanziario, da parte della Direzione del Touring.

La proposta raccoglie il consenso unanime.

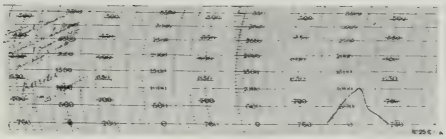
Celoria, riassumendo, è d'opinione che le Sottocommissioni debbano proseguire il loro lavoro riferendone alla Commissione Nazionale di Turismo Aereo quando esse abbiano tutte delle proposte definitive e concrete; e questo sia entro il mese.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

Il villaggio emiliano Scopolo, diroccato e prossimo ad essere inghiottito da una frana.

Il convegno dei Ministri Rubini e Millerand a Ventimiglia per accordarsi circa la linea ferroviaria Cuneo-Nizza.
(*Fot. Argus*).

L'aeroplano di Delagrange dopo il disastro del 4 gennaio scorso.
Fot. World Graphic presse Paris).



Il diagramma del volo compiuto da Latham il 7 gennaio u. s.
(*Fot. Argus*)

LA CATASTROFE DI LORROY.

Diga e ponte sfondati da un ciclone.

Alla ricerca delle vittime.

Ciò che rimane del villaggio.
(*Fot. Branger*

Il nuovo ponte sospeso di Manhattan, inauguratosi testè a New York.
(*Fot. Argus*).

Veduta della nuova Messina nell'anniversario della sua distruzione.
(*Fot. Branger*).

L'esploratore Shackleton ricevuto in Campidoglio.
(*Fot. Alinari*).

IL TURISMO NELLA LEGISLAZIONE E NELLA STATISTICA

Discussione al Senato della tassa biciclette ed automobili.

Nella precedente *Rivista* abbiamo esposte le idee manifestate alla Camera dei deputati durante la discussione della legge che diminuisce la tassa delle biciclette ed aumenta quella delle automobili; uguale riassunto vogliamo dare della discussione avvenuta in Senato il 29 dicembre scorso perchè dopo l'agitazione degli Automobili Clubs, essa assunse particolare importanza ed il Governo si impegnò di ritornare sull'argomento delle contravvenzioni vessatorie.

La diminuzione della tassa sulle *biciclette* venne da tutti accolta e al desiderio di recare sollievo ai ciclisti, si deve se la legge è stata approvata.

Il Senato, anzi, si mostrò propenso alla diminuzione a L. 5 invece di 6 ed in questo senso parlarono i senatori Bettoni e Biscaretti, che fu, quest'ultimo, relatore della legge, ed il Ministro; ma una simile modifica faceva ritornare la legge alla Camera e per voler di più, non si sarebbe ottenuto nulla! Gli argomenti ricordati furono quelli dei memoriali del Touring: l'esempio cioè della Francia, il diminuito valore della bicicletta che oggi costa meno di 100 lire, e l'uso diffusissimo che se ne fa nella classe operaia. Il danno sarebbe stato di 470 000 lire perchè in Italia oggi vi sono 470 000 ciclisti, dunque la perdita dello Stato che si riduceva a metà di questa cifra, non era elevata, e che avrebbe potuto ancora scemare, con l'aumento del numero delle biciclette determinato dallo sgravio, ciò che il Presidente del Consiglio non escluse, ma pose in dubbio. In Francia la diminuzione a 6 lire da 10 raddoppiò le biciclette portandole a circa un milione. Il senatore Bettoni raccomandò l'esenzione dei Volontari ciclisti ed altri quella degli agenti rurali, come nel Belgio, ma la legge doveva passare come era e di queste raccomandazioni verrà tenuto calcolo per l'avvenire.

Esame più ampio ebbe la parte della legge che riguarda le tasse *automobilistiche*. Il senatore Cencelli presentò e discusse il seguente ordine del giorno: « L'Unione delle provincie italiane fa voti perchè la tassa delle automobili sia devoluta alle provincie ». Infatti, mentre le provincie mantengono 43 000 chilometri di strade, lo Stato non ne ha a suo carico che 6000 e questo numero va sempre diminuendo colle nuove linee ferroviarie concorrenti alle strade nazionali. Il senatore Cencelli che è anche presidente della Deputazione Provinciale di Roma, affermò che nel Lazio la provincia ha in manutenzione 3500 chilometri di strade e lo Stato non ha che la strada che da Montefiascone porta alla Toscana di 35 chilometri; mentre da che esiste l'automobile, la spesa di manutenzione è duplicata perchè questo veicolo, specie cogli *antiderapants*, è il peggiore nemico delle strade. Il Ministro disse che si studierà la cosa nella riforma dei tributi locali, mostrandosi non contrario alla proposta.

Il senatore Pirelli portò in discussione il procedimento per determinare la forza massima di ciascun tipo di automobile onde applicare la tassa, sostenendo la tesi di applicare la formula unica senza ricorrere alle prove dirette della forza di ogni motore presso il fabbricante mediante l'ordinario mezzo della prova al freno o con mezzi analoghi, perchè questa prova non fornisce elementi costanti e danneggia gli industriali. Ci vorrebbe invece una formula che raggiungesse sempre un giusto grado di approssimazione come è all'estero, basandola sulla dimensione dei cilindri e sul numero dei cilindri del motore, ed il Ministro prese impegno di introdurre nel regolamento questa disposizione. Il senatore Camporeale svolse poi il concetto che nella determinazione della potenza dei motori sia valutata solo quella realmente utilizzabile e non quella teorica, ma il Ministro non consentì a modificare la legge secondo cui nell'applicazione della tassa si « tiene conto del massimo di forza che il motore può sviluppare ».

Circa le targhe in prova si propose di poter fare le prove di tutte le automobili con una targa unica, mentre il Ministro osservò che è preferibile il sistema di tre targhe per non danneggiare l'industriale che con una targa unica dovrebbe pagar caro anche per le automobili meno potenti.

Infine la discussione si fece viva sull'ormai famoso regolamento automobilistico ed il Governo prese impegno di modificarlo tenendo calcolo delle osservazioni degli automobilisti e di modificare pure la legge delle multe.

La tassa di soggiorno nei luoghi di cura.

Anche in Italia si è fatta strada, specie in questi ultimi tempi, l'idea della tassa di soggiorno che all'estero si applica da tempo formando per certi comuni una vera risorsa. La Svizzera e l'Austria ci furono maestre nello sfruttamento della montagna per l'industria del forestiero ed è coi capitali di questi ultimi che si sono compiute tante opere di abbellimento anche nei luoghi più modesti.

E' certo che vi sono da noi certi Comuni di montagna che non trovano nelle finanze comunali mezzi sufficienti per fare delle opere stradali e delle piantagioni; non parliamo poi dei servizi pubblici quali la luce, i tram, la nettezza pubblica. Una tassa quindi che servisse a creare delle comodità ai forestieri che la pagano, sarebbe certamente utile e giusta e facilmente sopportata; spetterebbe poi all'autorità tutoria di vigilare perchè il ricavo non fosse adoperato ad altri usi, nè a pagare i debiti dei Comuni.

In Italia molto si è già fatto e i luoghi di soggiorno invernale ed estivo per cure climatiche, sono tenuti con decoro e le comodità non mancano, altrimenti il forestiero cambierebbe strada; dove invece è necessaria la tassa di soggiorno è nei luoghi di cura dove si è costretti ad andare per ricuperare la salute pur standovi male. I nuovi alberghi hanno portato molte comodità, ma di solito le opere eseguite, giardini, giuochi, ecc., non vanno al di là della proprietà dell'albergatore che preferisce allettare il forestiero a starsene in albergo.

La tassa quindi si dovrebbe applicare ai soli luoghi di cura; a Karlsbard va da nove a venti corone, ma da noi la cifra forse è soverchia e basterebbe un massimo di dieci lire da ridursi per le famiglie numerose, alla metà per ogni persona.

Naturalmente si dovranno esentare gli abitanti del Comune, i poveri, le persone di servizio e i medici. Il Comune dovrebbe chiedere al Governo l'autorizzazione, sulla concessione della quale sarebbe bene intervenisse anche il Consiglio di Stato, data la possibilità di abusi da parte dei Comuni.

Che cosa si spende in America per il Turismo.

Vale la pena di spigolare qualche cifra nel calcolo che fa un periodico americano sulle spese voluttarie negli Stati Uniti.

Per i soli viaggi in Europa gli americani dell'Unione avrebbero speso nell'anno scorso circa 170 milioni di dollari. I viaggi di piacere nell'interno costarono altri 140 milioni, ai quali si debbono aggiungere 32 milioni incassati dalla Società dei vagoni Pullmann per posti nelle vetture a letto e di lusso.

Si aggiunga l'automobilismo. Nel 1909 la produzione automobilistica ammontò a 110 milioni, senza contare l'importazione. Ma non si creda perciò che negli Stati Uniti non vi siano cavalli: l'ultima statistica che si ha in proposito, quella del 1905, dice che furono spesi per le carrozze di lusso 55 milioni di dollari.

I. B.

La presente Rivista è stampata con carta patinata della Ditta A. Binda e C. - Milano.

Informazioni

Aeronautica

— Un giornale inglese annuncia che la Compagnia Zeppelin attende alla costruzione di un'aeronave lunga 300 metri, la quale, a quanto si dice, sarà capace di trasportare trecento persone.

Questo dirigibile sarà addetto alla prima linea regolare di comunicazioni aeree che si stabilirà fra Amburgo e Baden-Baden.

— Il municipio di Monaco ha stanziato la somma di 60 000 marchi destinata alla costruzione di un *hangar* per palloni dirigibili, dovendovi la Compagnia di navigazione aerea, col 1 maggio, iniziare un servizio pubblico regolare pel trasporto dei viaggiatori nei dintorni. Monaco sarà così la prima città che disporrà di un servizio di navigazione aerea. Per un viaggio di tre ore il prezzo sarà di 200 marchi, per una giornata intera aumenterà a 500 marchi.

Il primo pallone destinato al porto..... aereo di Monaco, sarà il *Parseval* 3, che potrà raggiungere, a quanto si dice, 54 chilometri all'ora con 16 persone a bordo di cui 12 passeggeri e 4 uomini di equipaggio.

Alpinismo

L'assemblea generale del C. A. I. — Il 19 corrente mese intervennero a Torino i rappresentanti delle varie Sezioni del C. A. I. per partecipare all'Assemblea generale dei Delegati. Il rappresentante della Stazione Universitaria del C. A. I. colse l'occasione per ringraziare i colleghi del caldo appoggio dato alla sottoscrizione nazionale per l'erigendo *Rifugio Roma* nel Trentino. Annunziò pure che la S. U. C. A. I. si è fatta iniziatrice della pubblicazione dell'*Archivio storico-fotografico-alpino* tendente, mercè una razionale illustrazione dei monti, a diffonderne sempre più la conoscenza e l'amore fra gli italiani.

Venne proclamato socio onorario il conte Vittorio di Cessole; a vice-presidente del C. A. I. venne rieletto il comm. Palestrino; a membri del Consiglio direttivo: D'Ovidio, Berti, Martinoni e Cibrario. Sulla proposta fatta dalla Sezione di Milano per la pubblicazione d'un *Annuario generale alpinistico* che raccolga tutte le notizie ed i dati utili all'alpinismo, si decise di accettare in massima la proposta e di studiarla. Riguardo alla proposta per la riforma nel metodo di compilazione della *Rivista Mensile*, l'organo ufficiale del C. A. I., fatta dalla Sezione di Monza, non si viene ad una decisione in merito per questioni di procedura. In fine l'avvocato Virgilio, socio della Sezione di Genova, propugna che si aiutino fortemente, nella loro opera di propaganda patriottica, le Sezioni del Veneto.

— Nella seconda metà di febbraio il Duca degli Abruzzi terrà al Teatro Vittorio Emanuele di Torino, una conferenza sulla sua ultima esplorazione all'Himalaya a beneficio della Casa delle guide riconosciute delle Alpi occidentali. La conferenza sarà illustrata da proiezioni e da cinematografie.

— E' morto a Novara il 31 dicembre scorso di morte improvvisa, l'avv. Antonio Grober, presidente del Club Alpino Italiano.

Nato da cospicua famiglia valsesiana nel 1847, aveva condotta una vita intensamente operosa ed era giunto ad occupare onorevolmente importanti gradi della vita pubblica. Ma la maggiore e più entusiastica attività egli la estrinsecò nello *sport* alpinistico ed in favore di esso. Fu alpinista appassionato ed ardito ed organizzatore intelligente del Sodalizio nel quale era entrato da molti anni e che egli dirigeva in qualità di presidente, succedendo a Paolo Lioy nel 1891. Egli promosse la Casa di soccorso per le guide alpine e contribuì alla costruzione di parecchie capanne, fra cui quella *Osservatorio Regina Margherita* alla Punta Gnifetti sul Monte Rosa. Favorì in tutti i modi la costruzione dell'edificio universitario internazionale di Col D'Olen. In gioventù compì ascensioni celebri tra le quali una alla Punta dei Tre Amici al Monte Rosa.

Al Club Alpino Italiano anche da questa *Rivista* inviamo le nostre più sentite condoglianze.

Archeologia e Belle Arti

La bella fanciulla d'Anzio continua a far parlare di sè. Archeologi, artisti e letterati vanno in pellegrinaggio al chiostro di Michelangelo dove la vaga statua è provvisoriamente collocata da qualche mese.

Le discussioni dilagano: ciascuno ha una opinione da manifestare. Una distinta signora inglese, dotta in archeologia, ha espresso quella che la statua rappresenti non una fanciulla, ma un giovane sacerdote Gallo che fa l'offerta all'ara del dio. Manca ogni indizio del seno — si osserva — e le braccia sono troppo robuste e l'acconciatura del capo non è perfettamente muliebre.

Ma — si ri-ponde — l'insieme della statua ha una grazia tutta femminile, e la bocca e la fronte e l'incedere rivelano la donna.

Forse la statua, anticamente, era collocata in una nicchia, ad una certa altezza dal suolo. Se ora venisse esposta nelle medesime condizioni, nessuno penserebbe più ai sacerdoti Galli e ai loro sacrifici.

— *Le piazze di Roma* hanno dato materia di grave agitazione a tutta la stampa della capitale e agli artisti e letterati giustamente pensosi delle sorti serbate ai monumenti romani dal piano regolatore e dalle deliberazioni del Municipio.

Piazza Colonna, da circa vent'anni, si trova in uno stato di provvisorietà che andrebbe una volta sistemato. Ma i progetti escogitati non ottennero mai l'approvazione nè dei corpi deliberanti nè della

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C.- MILANO
VOLETE LA SALUTE??...
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

CANDELA "GARANTIE,,
Fabbricata da C. Schumpf-Arbon - Patente 39775 D. R. G. M.
Meravigliosa per la semplicità.
Completamente smontabile.
Regolarità di funzionamento - Solidità e Resistenza.
L'unica premiata con classifica generale ed unanime al *Grande Concorso dei Veicoli industriali*, organizzato dall'A. C. di Francia. — Per informazioni e richieste rivolgersi ai Rappresentanti Generali e Depositari:
F.lli COEN & C., Via S. Andrea, 5 - MILANO

pubblica opinione. Troppi sono i problemi da risolvere in materia d'arte e di viabilità e il rimpianto per il palazzo Buoncompagni, che fu atterrato appunto per ragioni di viabilità, non è che troppo giustificato. Ora, svanito anche l'ultimo progetto di sistemazione, la piazza resta sempre in attesa di un architetto geniale che la ricomponga nelle sue antiche linee monumentali, senza venir meno alle esigenze della vita moderna.

Esumare l'idea dell'architetto Belloni — se non erro — che voleva trasportare nello sterrato di Palazzo Buoncompagni la magnifica Fontana di Trevi sarebbe forse la soluzione più bella. Ma chi osa muovere la pedina per vincere una simile, tanto contrastata partita?

Piazza del Campidoglio invece non ha nessun bisogno d'essere sistemata.

La statua di Marco Aurelio non domanda cornice più maestosa e severa di quella che fu compiuta nella prima metà del settecento col palazzo dei musei. E la ragione addotta dal sindaco per collegare i tre grandi edifici con dei cavalcavia non è sufficiente a giustificare i lavori: i ricevimenti in Campidoglio si sono sempre fatti o nell'uno o nell'altro palazzo a sovrani e a grandi personaggi e nessuno ebbe mai a ridire in proposito. Da Cristina di Svezia al Re d'Inghilterra tutti restarono ammirati di quelle sale sontuose, ricche di statue, di quadri, d'arazzi come poche residenze imperiali possono vantare.

Perchè cambiare ora che i tempi, sempre più volti a democrazia, lasciano prevedere meno frequenti le occasioni di grandi feste a spese dei bilanci municipali?

— *Il Palazzo Farnese* è da qualche settimana il tema di accesi dibattiti di qua e di là delle Alpi, dal dì cioè che si seppe come la Francia intendeva riprendere l'idea di acquistarlo per farne stabile residenza della sua ambasciata presso la Corte Italiana.

Tutta l'Italia si è commossa al pensiero che la reggia farnesiana debba passare in proprietà di un governo estero.

Già il più italiano dei palazzi romani, quello di Venezia, appartiene all'Austria; la Germania si è insediata da molti anni sul Campidoglio, in quel palazzo Caffarelli che il Municipio romano, prima del 1870, tentò invano di comprare per unirlo alle sue proprietà capitoline.

La nobile idea dovette cedere innanzi alla convenienza politica che consigliava al governo pontificio di non disgustare il Re di Prussia.

Ora è la volta del *Dado di Farnese*, come tradizionalmente vien chiamato dai romani. Ed è un dado meraviglioso di robustezza, di solennità, di maestà veramente imperiale. Il genio di Michelangelo lo cinse di un cornicione gigliato che può paragonarsi ad un serto sovrano. La corte d'onore, un tempo ospizio di gruppi e statue famosi in tutto il mondo ed ora ornamento del Museo di Napoli, è di una imponenza indicibile. Le grandi sale del piano nobile infine sono celebri per le decorazioni aggiuntevi dai Caracci e da tutta una serie di artisti di cui si è perduto lo stampo.

Perchè una simile meraviglia deve passare alla Francia?

Automobilismo

— Fra le cause che maggiormente contribuiscono all'usura rapida e sproporzionata dei pneumatici d'automobili, bisogna porre in prima linea la imperfetta distribuzione del peso del veicolo.

Generalmente un *chassis* per motore da 15 a 20 HP pesa, completamente montato, circa 1000 chilogrammi; aggiungetevi una cassa di 350 chilogrammi, 100 chilogrammi d'accessori di ricambio; 350 chilogrammi di viaggiatori, 50 chilogrammi di essenza; totale: 1850 chilogrammi; ebbene voi ne avrete circa 600 sopportati dalle due ruote anteriori e 1250 da quelle posteriori: 625 chilogrammi quindi per pneumatico. Non è quindi a meravigliarsi che le gomme delle ruote posteriori abbiano ad avere una durata minima. Ad evitare codesto inconveniente, si consiglia di provvedere con maggior equilibrio alla distribuzione del peso mobile che viene accolto a bordo della vettura. Ponete sotto il sedile posteriore gli oggetti leggeri, le camere d'aria di ricambio, i bidoni di benzina di soccorso; invece tutti i pezzi di ricambio d'acciaio, tutti gli utensili pesanti, metteteli nel cofano anteriore; avrete liberato di metà oppressione le due ruote posteriori. Cercate di radunare le masse verso il centro; è questa una delle condizioni d'equilibrio a cui obbedisce anche la natura. Infatti tutti gli animali rapidi, i levrieri e le gazzelle, sono alti sulle zampe affinchè durante la corsa il peso maggiore rimanga al centro del corpo.

Servizi pubblici automobilistici in Italia.

Fu approvato il progetto e concesso il sussidio alla linea automobilistica San Piero a Sieve-Monghidoro-Bologna.

— Sono a buon punto le trattative per l'istituzione di un servizio automobilistico da Susa per il Cenisio e l'Alta valle, che unirebbe Oulx con Briançon attraverso il Monginevro.

— Fu accordato il sussidio al servizio automobilistico Asolo-Cosella.

— E' stato inaugurato il 3 gennaio 1910 il servizio automobilistico fra Pontassieve e Forlì.

— Sono state concluse le trattative per la continuazione del servizio automobilistico a Zagarolo Olevano.

Nella prossima primavera saranno attivate le linee automobilistiche Zagarolo-S. Vito Romano e Zagarolo-Anticoli-Fiuggi.

— La Provincia di Modena ha stabilito di impiantare un servizio automobilistico tra Vignola, Guiglia, Zocca e Montese ed ha chiesto alla Deputazione Provinciale di Bologna il consenso per quanto riguarda il transito sulla provinciale Porrettana tra la Bocca dei Ravari e la comunale per Montese alla Canovaccia.

— Il Consiglio Provinciale di Macerata ha assegnato nel bilancio 1910 un sussidio di L. 40 al chilometro al servizio automobilistico Recanati-Porto Recanati-Macerata che funziona dal luglio dello scorso anno.

— Entro il febbraio prossimo sarà inaugurato il servizio automobilistico Rovigo-Crespino-Adria, toccando anche Guarda Veneta.

— Sarà prossimamente stabilito un servizio di *omnibus* automobili San Remo-Ventimiglia e San Remo-Oneglia e ritorno.

— Ha avuto luogo a Lanzo una corsa di prova pel servizio automobilistico che s'intende di stabilire fra Lanzo, Viù, Lemie ed Usseglio.

— E' stato fatto l'accordo per la prolungazione delle messaggerie automobilistiche fino alla stazione tramviaria di Vestone, facilitando la congiunzione diretta fra Trento, le Giudicarie e Brescia. Il Governo italiano sussidierà l'impresa con 20 000 lire annue per il percorso nel territorio del Regno che è di 20 chilometri.

Aviazione

Records d'aeronautica e d'aviazione.

Pubblichiamo la tabella dei *records* ufficiali di navigazione aerea che la Commissione mista internazionale ha da poco ufficialmente comunicato.

Durata. — H. Farman, 3-11-09 (Mourmelon) ore 4,17,53.

Distanza. — H. Farman, 3-11-09 (Mourmelon) chm. 234,212.

Velocità. — 1 chm.: De Rue, 3-9-09 (P. Aviation) 1' 15". — 2 chm.: W. Wright, 21-9-08 (Auvours) 2' 44" — 5 chm.: Tissandier, 20-5-09 (P. Long) 2' 26" 2/5. — 10 chm.: Blériot, 8-09 (Reims) 7' 47" 4/5. — 20 chm.: Curtiss, 8-09 (Reims) minuti 15,50,3. — 30 chm.: Curtis, 8-09 (Reims) minuti 23,29,1. — 40 chm.: Latham, 8-09 (Reims) 34' 55". — 50 chm.: Latham, 8-09 (Reims) minuti 43,56. — 60 chm.: Latham, 8-09 (Reims) minuti 52,44,2. — 70 chm.: Latham, 8-09 (Reims) ore 1,36. — 80 chm.: Latham, 8-09 (Reims) ore 1,11,26,3. — 90 chm.: Latham, 8-09 (Reims) ore 1,19,56,2. — 100 chm.: Latham, 8-09 (Reims) ore 1,28,17. — 150 chm.: Latham, 8-09 (Reims ore

2,13,9,3. — 200 chm.: H. Farman, 3-11-09 (Mourmelon) ore 3,42,34. — chm. 12,500: Tissandier, 20-5-09 (P. Long) 1/4 d'ora. — chm. 27,500: Tissandier, 20-5-09 (P. Long) 1/2 ora. — 55 chm.: Tissandier, 20-5-09 (P. Long) 1 ora. — chm. 108,930: H. Farman, 3-11-09 (Mourmelon) 2 ore. — chm. 162,276: H. Farman, 3-11-09 (Mourmelon) 3 ore. — chm. 215,622: H. Farman, 3-11-09 (Mourmelon) 4 ore.

Altezza. — Latham, 1-12-09 (Chalons) m. 453.

CON DUE PERSONE.

Durata. — W. Wright, 10-10-08 (Auvours) ore 1,9,45,3.

Distanza. — W. Wright, 10-10-08 (Auvours) chm. 58.

Velocità. — H. Farman, 28-8-09 (Bétheny) minuti 9,52,4. chm. 10.

CON TRE PERSONE.

Durata. — H. Farman, 28-8-09 (Bétheny) minuti 10,39.

DIRIGIBILI.

Velocità. — 10 chm.: Colonel Renard (Reims) m. 16,31. — 20 chm.: Colonel Renard (Reims) m. 31,58,2. — 30 chm.: Colonel Renard (Reims) m. 48,31,2. — 40 chm.: Colonel Renard (Reims) ore 1,3,28,3. — 50 chm.: Colonel Renard (Reims) ore 1,19,49,1.

Oltre a questi *records* altri se ne stabilirono di recente nella prima quindicina di gennaio.

Tali sono appunto le magnifiche *performances* stabilite da Latham e Paulhan di cui si parla più oltre.

***

— Il 4 gennaio scorso l'aviatore Leone Delagrange durante un volo compiuto sull'Aerodromo de la Croix d'Hins su un monoplano Blériot da lui leggermente modificato, cadeva dall'altezza di venti metri.

L'apparecchio si infranse e l'aviatore, caduto sotto il motore, rimase morto sul colpo.

Secondo l'autorevole opinione di Luigi Bleriot la catastrofe devesi attribuire alla eccessiva forza del motore arbitrariamente impiegato da Delagrange.

— Nello stesso giorno al campo di Châlons la baronessa De La Roche, mentre effettuava un primo giro di pista sul suo biplano Voisin, ad un'altezza di quattro metri circa, andò ad urtare contro un albero e cadde bruscamente riportando la rottura della clavicola.

— Questa data per poco non fu fatale anche a Santos-Dumont che, volando a S. Cyr su uno dei suoi apparecchi tipo *Demoiselle* ebbe rotto un tenditore di scotta, e sarebbe precipitato rovinosamente se non fosse riuscito a tempo ad attenuare la propria caduta.

— Il 7 gennaio, a Mourmelon le Grand, Umberto Latham su di un monoplano *Antoinette* riusciva a battere il *record* di altezza raggiungendo 1100 metri.

— Pochi giorni dopo Paulhan a Los Angeles (California) superava il *record* di Latham, raggiungendo i 1500 metri.

— La Federazione Aeronautica Internazionale composta dai delegati rappresentanti l'Italia, la Francia, la Germania, l'Inghilterra, il Belgio, l'Austria e l'Ungheria, la Danimarca e la Russia, nella conferenza che ebbe luogo a Parigi il 10 gennaio in base alle proposte avanzate dalle diverse Nazioni, stabilì il seguente calendario di manifestazioni aviatorie pel 1910:

Aprile 10-25: Nizza con 200 000 lire di premi.

Maggio 10-16: Berlino con 50 000 lire di premi, senza esclusività.

Maggio 20-30: Verona, con 210 000 lire.

Giugno 5-15: Budapest, con 600 000 lire.

Luglio 3-10: Reims, con 200 000 lire.

Luglio 11-16: Inghilterra, con 200 000 lire.

Luglio 14-24: Parigi-Bruxelles, con 300 000 lire.

Luglio 24-31 e *agosto* 1-4: Bruxelles, con lire 200 000.

Agosto 25-4 *settembre:* Deauville-Le Havre, con 240 000 lire.

Settembre 9-18: Bordeaux, con 240 000 lire.

Settembre 24-3 *ottobre:* Milano, con 300 000 lire di premi, e le eliminatorie della Gordon-Bennett.

Ottobre 16-22: New York, Gordon-Bennett degli sferici; e 23-30: New York, Gordon-Bennett di aviazione con 500 000 lire di premi (dato che siano eliminati certi ostacoli che sembrano opporsi attualmente allo svolgimento della gara in America).

Caccia

— In Scandinavia ed Islanda vi sono parecchi proprietari di velieri la cui professione è di cacciare, nella stagione buona, gli animali polari che essi trovano spingendosi fino alle coste orientali della terra di Francesco Giuseppe.

La caccia riesce ancora abbondante e molto rimunerativa; vi si possono ancora uccidere e catturare orsi bianchi, trichechi, foche, balene bianche, narvali, renne, volpi azzurre, volpi bianche, ecc. Però questa caccia spietata avrà per effetto il rapido sterminio di parecchie specie di animali.

Il tricheco che 60 e 70 anni fa era abbondantissimo nell'isola degli Orsi, e nelle Spizberghe occidentali, ove si uccidevano migliaia di esemplari ogni stagione, è completamente scomparso da quei paraggi e da alcune altre regioni dell'Oceano Artico; abbonda soltanto nella terra di Francesco Giuseppe, perchè in quella plaga si trova protetto dalla massa compatta dei ghiacci, che però d'anno in anno i cacciatori invadono sempre più addentro. Anche la renna si dirada nello Spitzberg: comunissima 50 anni or sono, anche nelle regioni relativamente meridionali, ora non si trova che in alcune località privilegiate, come a Sassendal, ma in numero limitato; invece aumenta d'anno in anno la cattura degli orsi bianchi.

IMPIANTI D'OROLOGI ELETTRICI

per Alberghi moderni, Palazzi, Ville, per Ministeri, Banche, Società, Uffici, Officine, per Strade, Mercati, per Stabilimenti, Opifici, Officine, per Stazioni Ferroviarie, per Scuole, Caserme, Ospedali, Cantieri, ecc.

Precisione, utilità, eleganza

L'ora cronometrica viene indicata uniformemente in tutti i principali locali

Ing. S. BELOTTI & C. - Corso Porta Romana, 78 - MILANO

Concessionari per l'Italia della Soc. Anon. "Magneta,, Fabbrica d'Orologi Elettrici, Zurigo

Filiali: Londra, Parigi, Colonia, Vienna, Nuova York

CHIEDERE CATALOGO DEGLI IMPIANTI ESEGUITI

Ciclismo

— Ogni qualvolta ci si dispone ad una lunga escursione in bicicletta, si è combattuti da un lato dalla paura di mancare degli oggetti indispensabili e dall'altro dalla preoccupazione di sciupare le attrattive della gita con un eccessivo sovraccarico.

Affinchè un viaggio si compia senza disagi, è indispensabile rendersi esatto conto di quello che convien prendere e di ciò che è necessario eliminare. Intanto potete sopprimere il vostro *nécessaire* di toilette riducendolo a piccolo pettine chiuso in un astuccio di 7 centimetri di lunghezza, che contiene pure uno spazzolino per la barba e un piccolo specchio; abbiate intanto la precauzione di farvi tagliare i capelli cortissimi alla partenza. Non caricatevi del rasoio ed accessori, poichè in tutti i paesi vi sono dei barbieri; portate con voi un colletto in celluloide affine di poter rendervi presentabili negli alberghi dove vi fermerete; aggiungete a tutto ciò infine qualche fazzoletto, una camicia di flanella, senza dimenticare il mantello impermeabile destinato a proteggervi in caso di pioggia.

— Dal 3 al 31 luglio si svolgerà quest'anno la corsa del Giro di Francia in bicicletta. Le tappe sono state fissate come segue:

3 luglio: Parigi-Roubaix. — 5 luglio: Roubaix-Metz. — 7 luglio: Metz-Belfort. — 9 luglio: Belfort-Lione. — 11 luglio: Lione-Grenoble. — 13 luglio: Grenoble-Nizza. — 15 luglio: Nizza-Nimes. — 17 luglio: Nimes-Perpignan. — 19 luglio: Perpignan-Bagnères-de-Luchon. — 21 luglio: Bagnères-de-Luchon-Bayonne. — 23 luglio: Bayonne-Bordeaux. — 25 luglio: Bordeaux-Nantes. — 27 luglio: Nantes-Brest. — 29 luglio: Brest-Caen. — 31 luglio: Caen-Parigi.

— Il calendario delle grandi corse ciclistiche su strada che si terranno nel 1910 è risultato definitivamente così stabilito:

27 marzo: Parigi-Roubaix. — 28 marzo: Roubaix-Parigi. — 3 aprile: Milano-Sanremo. — 17 aprile: Parigi-Melun. — 1 maggio: Parigi-Bruxelles. — 8 maggio: Campionato di Francia. — 14-15 maggio: Bordeaux-Parigi. — 15 maggio-5 giugno: Giro d'Italia. — 5-19 giugno: Giro del Belgio. — 3-31 luglio: Giro di Francia. — 7-15 agosto: Giro del Belgio, dilettanti. — 20 settembre: Corsa nazionale dilettanti. — 6 novembre: Giro di Lombardia.

Esplorazioni polari

— Il Ministro Russo della Marina ha equipaggiato tre spedizioni che nella prossima primavera saranno inviate ad esplorare le coste dell'Oceano Artico. Una nave partirà da Vladivostok e costeggierà la Siberia di nord-est, dallo stretto di Bering fino alle foci del Lena, impiegando da tre a quattro anni per fare i necessari rilievi. Una seconda spedizione si recherà nella penisola di Taimir, per compiervi studi idrografici e topografici. La terza sarà inviata da Pietroburgo e per via di terra procederà sino alla penisola di Taimir, studiando particolarmente il corso dei fiumi, la geologia, il clima e la meteorologia dell'ancor poco nota regione.

— Evelyn Baldwin, il capo della spedizione artica omonima del 1901-1902, si appresta a compiere un'esplorazione nelle regioni artiche per giungere al Polo Nord, lasciandosi trascinare con la nave alla deriva in una rotta parallela a quella compiuta dal Nansen anni sono.

— La spedizione antartica del cap. Scott è quasi pronta. Scopo di questa spedizione è di compiere degli studi geologici e biologici delle regioni polari del sud.

Ferrovie

L'esposizione ferroviaria dell'Argentina.

L'Argentina annunzia col suggestivo manifesto che riproduciamo qui a fianco la sua esposizione internazionale di « ferrocarriles y transportes terrestres » che avrà luogo a Buenos Ayres dal maggio al novembre di quest'anno per festeggiare il centenario della creazione della Repubblica. Nel selvaggio che guarda spaventato il passaggio di un treno lanciato a grande velocità attraverso la deserta pianura sterminata e spandente vivi bagliori nell'oscurità della notte, è simboleggiato il giovane paese che deve alle ferrovie gran parte dell'attuale sua floridezza.

L'esposizione dovrà raggiungere due scopi: mostrare alle altre Nazioni a qual grado sia giunto lo sviluppo ferroviario dell'Argentina e nello stesso tempo invogliare capitalisti e industriali americani ed europei a offrire la loro attività, i loro capitali e le loro macchine, in prò dei nuovi progressi che deve fare la ricca repubblica. E non mancherà, riteniamo, un largo concorso delle industrie italiane, incitate dal Governo che ha già inviato sul posto in qualità di Regio Commissario l'ing. Luigi Luiggi già noto agli Argentini come progettista e costruttore del porto militare di Baia Blanca. L'ingegnere Luiggi, ritornato recentemente dal suo primo viaggio, si è espresso con parole che suonano vivo incoraggiamento per i nostri industriali: è da augurarsi quindi che questi non manchino all'appello.

Ecco intanto alcuni dati sullo sviluppo ferroviario dell'Argentina. La prima strada ferrata vi fu costruita nel 1857; ma in solo mezzo secolo la rete si è sviluppata con meravigliosa prontezza. I più recenti dati statistici ci dicono che lo sviluppo totale delle linee è di chilometri 22 126, che i viaggiatori trasportati in un anno ascendono a 41 780 000, le merci a tonnellate 28 270 000, il prodotto netto a 200 milioni circa.

Sono 2530 le locomotive in servizio, 53 330 i vagoni da merce, 2200 le vetture.

Ma per l'avvenire si prevede un ulteriore larghissimo sviluppo, che sarà favorito da una legge recentemente votata intesa ad attirare i capitali nelle costruzioni ferroviarie. Già attualmente sono in costruzione 17 000 chilometri di nuove linee, 5000 per conto dello Stato e 12 000 per conto di Società private. Fra poco dunque la Repubblica Argentina che conta sei milioni di abitanti, la sesta parte della nostra popolazione, avrà una rete ferroviaria di 40 000 chilometri, eguale cioè a due volte e mezza quella italiana.

La ferrovia Transandina.

E' prossima l'apertura all'esercizio della linea che congiunge Mendoza nell'Argentina a Valparaiso nel Cile. Resta così completata la grande arteria che congiunge la costa orientale a quella occidentale del Sud America, correndo da Buenos Aires a Valparaiso, per una lunghezza di circa 1400 chilometri.

L'ultima parte della linea si svolge attraverso la catena delle Ande, raggiungendo un'elevazione di circa 3200 metri sul livello del mare; supera quindi di circa 500 metri la più alta strada carreggiabile del mondo che è il Passo dello Stelvio e di più di mille metri i valichi del Cenisio, del Sempione e del Gottardo. La più lunga galleria è in corrispondenza del Passo della Cumbre (posto a 3900 metri sul mare) e resta col piano dei binari a 3190 metri di altitudine. E' lunga 3165 metri ed ha la pendenza massima del 2 %: rimane fra le stazioni di *Las Cuevas* e *Caracoles* la prima posta su territorio argentino, l'altra su territorio cileno,

poichè, come è noto, il confine dei due Stati è segnato dalla catena delle Ande.

La Ferrovia Transandina, a scartamento di un metro con alcuni tratti a dentiera è, non solo una linea importante perchè crea la più rapida comunicazione fra l'Argentina e il Cile, ma è anche quel che si dice una linea turistica nel vero senso della parola, destinata ad attrarre turisti americani ed europei.

Il *globe-trotter*, stanco dell'India, di Khartum e delle cascate di Victoria troverà qualche cosa di nuovo nelle Cordigliere, immense montagne nude di vita e di vegetazione, coperte di neve ai soli cocuzzoli, dalle colorazioni intense, di una inconcepibile attrattiva. Fra poco un viaggio alle Ande diverrà di moda e sarà impresa facile e relativamente poco costosa. A Puente del Inca, a 3000 metri sul mare, vi è già un albergo esercitato dalla stessa Società ferroviaria. L'ardita ferrovia è in gran parte dovuta ad operai italiani, che hanno lavorato sotto la direzione di ingegneri e impresari inglesi.

Le nuove linee di accesso al Sempione.

In grazia degli accordi recentemente presi fra la Svizzera e la Francia si costituiranno nuovi tronchi di linee che miglioreranno le comunicazioni facenti capo al Sempione.

I provvedimenti deliberati sono tre: rettificazione della Frasne-Vallorbe, costruzione della Moutier-Grange, studio e preparazione alla costruzione della linea della Faucille. Col raccordo Frasne-Vallorbe la distanza fra Parigi e Milano (via Losanna) verrà diminuita di 24 chilometri; si sopprime inoltre la rampa al 25 per mille che mena a Pontarlier, e il passaggio del Giura avrà luogo a 886 metri anzichè a 1012 metri di altitudine. La spesa totale sarà di 29 milioni di cui 9 saranno pagati dallo Stato, il resto dalla Società esercente P. L. M.

La linea Moutier-Grange su territorio svizzero serve a migliorare i rapporti fra Berna e Parigi, in relazione alla nuova linea del Loetschberg, già in avanzata costruzione, e che, come è noto, congiunge Berna al Sempione. Così si avrebbero, sempre passando pel Sempione, altri due itinerari fra Parigi e Milano, attraverso la capitale svizzera, e cioè, una per Digione, Pontarlier, Neuchâtel, Berna traforo del Lactschberg, Briga, lunga chm. 820, l'altro per Belfort, Delle, Delémont, Bienne, Berna, traforo del Lactschberg, Briga, lungo chm. 865. Il raccordo Moutier-Grange, pel quale, quantunque si trovi su territorio di altro paese, la Francia offre un sussidio di 10 milioni, serve a migliorare questa seconda comunicazione perchè sopprime il giro per Soncebor.

Il Canton di Ginevra e le provincie francesi interessate caldeggiano da anni la costruzione della linea della Faucille che da Ginevra porterebbe direttamente a Lons-le-Saunier sulla via di Parigi. Da Ginevra i viaggiatori potrebbero giungere al Sempione tanto per la via svizzera seguendo la via di Losanna, quanto per la riva francese passando per Thonon, Evian e St. Maurice. Ma per ottenere questo scopo occorre congiungere fra loro le due stazioni ginevrine di Cornavin e Annemasse.

Qui sorgeva il dissidio fra francesi e svizzeri; il Cantone di Vaud vedeva nella pretesa della Francia un pericolo di concorrenza fatta dalla sponda francese del lago alla sponda svizzera. La nuova Convenzione avrebbe appianato questa difficoltà, stabilendo che quando la Francia voglia costruire la linea della Faucille, la Svizzera dovrà procedere all'allacciamento delle due stazioni ginevrine.

La linea della Faucille, per la quale il Governo francese non ha preso alcun impegno, limitandosi ad assicurarsi il concorso della Svizzera nel modo anzidetto, dovrebbe costruirsi a doppio binario come quella da Digione a Lons-le-Saunier, avrebbe la lunghezza approssimativa di 75 chilometri e comporterebbe, oltre a varie opere d'arte poco importanti, tre grandi gallerie della lunghezza rispettiva di chilometri 7, 12 e 14 circa, la prima presso il Pont de Poitte, la seconda presso St. Claude, l'ultima sotto il colle della Faucille. La pendenza massima non superando il 10 per mille e l'altitudine restando intorno ai 530 metri, sarebbe assicurata, anche in inverno, la facilità e sicurezza dell'esercizio, da farsi con treni rapidi a grande frequenza.

La discussione della Convenzione franco-svizzera ha dato luogo nel Parlamento francese ad accenni sui nuovi valichi (Monte Bianco, Piccolo S. Bernardo, ecc.), che potrebbero esser costruiti per migliorare le comunicazioni dirette fra Italia e Francia, ma su ciò nè è stata presa, nè pare prossima alcuna decisione.

***

— Il 2 ottobre scorso è stata solennemente inaugurata la ferrovia costruita tutta da cinesi, che congiunge Pechino con l'emporio commerciale di Calgan. La linea, lunga 196 chilometri, attraversa il passo di Nancal per mezzo di quattro gallerie. Secondo un progetto esistente, la linea dovrebbe essere prolungata verso ovest sino a Honcong sul fiume Giallo, un tratto di 442 chilometri, il cui percorso è già stato studiato da ingegneri cinesi.

— In seguito all'adunanza delle rappresentanze dei Comuni interessati, si è costituito un Consorzio per effettuare la costruzione della linea ferroviaria Chiusa-Pesio-Roccaforte-Villanova, con probabile prolungamento sino alla tramvia Cuneo-Boves. Si sono anche iniziate pratiche per ottenere i necessarî sussidi dal Governo e dalla Provincia. E' entrato a far parte del Consorzio il Comune di Mondovì.

— E' stata firmata la convenzione per la costruzione dei due tronchi ferroviari Motta-Portogruaro e Motta-S. Vito. Colla costruzione di questi due tronchi si abbrevia di molto con la linea Vicenza-Treviso il percorso tra Torino, Milano e Trieste.

— Tra poco saranno iniziati i lavori per la costruzione di una linea a scartamento ridotto congiungente la rete dell'Engadina con quella del Tirolo.

— Si sta costruendo la ferrovia elettrica tra Napoli-Piedimonte d'Alife.

— Approvato lo statuto di costituzione del Comitato promotore della ferrovia Lugano-Ponte Tresa. Il 15 gennaio 1910 avrà luogo l'assemblea plenaria degli azionisti.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nella vertenza circa la concessione della ferrovia Mirandola, Moglia, Gonzaga, Suzzara e della tramvia Novellara, Rolo, Novi, Concordia, ha opinato si debba respingere la domanda di concessione della ferrovia e dare invece la precedenza alla tramvia.

— Vennero avviate pratiche per la costruzione della linea tramviaria Treviso-S. Antonino-Casier-Casale.

— E' stata diramata una circolare ai sindaci interessati, nella quale il Comitato provvisorio pro Pedemontana a scartamento normale ha deciso di non indugiare oltre a raccogliere le firme per la petizione da presentarsi per dimostrare al R. Governo quali sieno i veri bisogni ferroviari della regione che si estende da Sacile a Pinzano.

— Pneu —
Automatique DUCASBLE
per CICLI, AUTOMOBILI, OMNIBUS, ecc.
Si gonfia automaticamente e non può mai scoppiare.
Adottato da Servizi pubblici, Pompieri, Guardie, ecc.
Agenzia Gen. per l'Italia: 2, Corso Torino - GENOVA

PHOTOGRAPHIE des COULEURS
L'OMNICOLORE
SOCTÉ JOUGLA

Geologia

— Verso il 18 agosto del corrente anno sarà tenuto a Stoccolma il II Congresso geologico internazionale.

Saranno sottoposte a discussione le seguenti questioni:

1. la geologia delle formazioni arcaiche;
2. i cambiamenti di clima dopo il massimo dell'ultima glaciazione;
3. l'estensione e la distribuzione geografica dei giacimenti di ferro;
4. la geologia delle regioni polari.

In occasione di questo Congresso sono progettate nella Svezia delle escursioni che si estenderanno dalla costa meridionale della Scandinavia sino all'estremità nord di Torne-Trask.

— Il Vulcano Camerun, che si riteneva spento da secoli, ma che recenti esplorazioni dimostrarono attivo in tempi molto prossimi, ebbe un'improvvisa eruzione nell'aprile dello scorso anno, ed ancora non è ritornato nello stato di quiete.

L'emissione di vapori, in media è piccola, ma le esplosioni sono numerosissime e molte scorie di notevole grandezza vengono lanciate in aria sino a parecchie centinaia di metri.

Si sono formati parecchi campi di lava fra cui uno largo 1000 metri e lungo 4 chilometri, al quale si deve la completa distruzione di una foresta che or non è molto cresceva nelle adiacenze.

Igiene

La ferrovia del colera.

Nel 1908 due insigni scienziati francesi, Chantemesse e Borel, avevano richiesto in una nota presentata all'Accademia, che si tenesse una conferenza internazionale per regolare le condizioni della difesa sanitaria della ferrovia di Hediaz onde opporsi, nella misura del possibile, ai pericoli che l'apertura di questa nuova via ferrata sta per far correre all'Europa. Da quel giorno, il lavoro s'è esteso: la locomotiva è arrivata a Medina e la creazione d'un lazzaretto provvisorio è in via di effettuazione.

Sono appunto i pellegrini meridionali partiti dall'India o dall'Estremo Oriente che portano il colera alla tomba del Profeta: e però prima ch'essi giungano alla Mecca, vengono obbligati a fare un soggiorno al Mar Rosso, al Lazzaretto di Camoran. I pellegrini settentrionali provengono generalmente da paesi immuni dal colera: ma si contaminano alla Mecca in contatto dei loro correligionari, ed è per questo che vengono fermati, al loro ritorno verso il Nord, al Lazzaretto di Djebel-Tor, nella penisola di Sinai, onde far loro scontare una quarantena di durata variabile a seconda degli anni. La nuova ferrovia passa ad oriente di questo lazzaretto e lo circonda: e però viene a sopprimere in certo qual modo questa barriera sanitaria: in tal guisa si è provveduto dal 1907 ad oggi a impiantare mezzi di difesa provvisoria sulla strada ferrata.

Cosa valgono in realtà queste misure improvvisate? non molto purtroppo. Certo il lazzaretto definitivo dovrà essere situato all'infuori della zona pericolosa che circonda la Mecca, ove carovane e beduini nomadi disseminano il colera che poi scoppia: se una volta erano solamente questi che diffondevano i terribili germi; oggi la ferrovia aiuta i « bacilli virgola » per render più celere il loro viaggio, risalendo il deserto.

La storia delle epidemie ci mostra l'enorme difficoltà di arrestare il colera in un lazzaretto o che l'epidemia ben di frequente riesce a disseminarli nei dintorni. La distanza di 230 chilometri che separa Tebuk da Maan non è certo insormontabile dal virus colerigeno.

Al momento del pellegrinaggio poi il deserto è percorso da carovane che vengono da l'Jrak-Arabi, da Medjeff, da Bassorah e da Hail. Queste strade divergenti si riuniscono fra Medina e Tebuk, cioè al di quà del futuro lazzaretto: quindi al ritorno, i pellegrini di queste carovane prenderanno il treno, ma lascieranno la linea *prima* d'esser giunti al lazzaretto o prenderanno la vicina via del mare.

Il lazzaretto dovrà servire in qualche settimana al passaggio di circa 30 mila pellegrini: in tempo normale la quarantena non oltrepassa i cinque giorni. Ma si rende necessario che ogni treno, oltre i vagoni-cisterna già esistenti e destinati alla distribuzione dell'acqua potabile, comprenda un servizio medico: e cioè un medico infermiere o infermiera indigena per le donne, e due compartimenti almeno per l'isolamento dei malati dei due sessi, scoperti lungo la via, e sono così necessarî più di trenta medici.

E' noto ormai dall'epidemiologia il turismo del colera, che s'è sempre creato una via a lato delle umane correnti, ogni qual volta queste hanno preso una nuova direzione. Così, a volta a volta, le epidemie sono venute dalle Indie fino all'Europa, per l'Afghanistan e la Persia, per il golfo Persico e la Mesopotamia, per l'Hediag e l'Egitto. A queste tre vie del colera verso il Nord, s'aggiunse oggi, in omaggio alla civiltà, la strada di Hedinz, della Siria e del Mediterraneo, che finora il deserto chiudeva invincibilmente innanzi al flagello. Ma è lecito augurarsi che l'igiene internazionale, completi le misure prese, e releghi e combatta nella sua culla orientale i germi del morbo terribile.

Navigazione interna di bacilli.

I microbi del colera — abbiam visto — da buoni modernisti, vanno in ferrovia a compiere la loro macabra professione: i bacilli del tifo, che pure amano le vie d'acqua oltre alle vie di ferro, hanno trovato modo — secondo le osservazioni dei dottori Remliger e Nouri, di viaggiare — da Giona a scartamento ridotto — nell'addome di molti pesci, annidandosi comodamente e innocuamente per l'ospite navigatore, nelle pareti dell'intestino.

Tranquillizziamoci però — poichè a differenza delle perniciosissime ostriche — dal punto di vista alimentare il fatto è senza importanza, poichè si è constatato che pur se i pesci infetti sono cotti intieri, senz'esser vuotati, la temperatura subìta dalle parti centrali è sufficiente per produrre la morte di tutti i microrganismi. Ma dal punto di vista epidemiologico la presenza possibile dei microbi della febbre tifoide e del colera nel tubo digerente dei pesci non è del tutto priva d'importanza, potendosi ugualmente comprendere come essi trasportano — veri veicoli di navigazione interna delle malattie — i germi patogeni da un fiume contaminato ad un affluente sano: di quì la spiegazione delle epidemie idriche che risalirono i corsi d'acqua, e determinano le caratteristiche epidemie di tifo — frequenti nei soldati — da « bagni di fiume ».

I velivoli dei microbi.

Il turismo microbico ha preceduto da secoli l'uomo nella completa applicazione dei mezzi di locomozione: l'aviazione a servizio dei germi infettivi è stata sempre degnamente affidata da madre natura alle mosche, le quali non si sono mai mostrate impari a questa missione che — nel microcosmo biologico — ha prevenuto le odierne applicazioni aereonautiche a scopo di sterminio.

Il dott. Tsembur, nelle sue ultime ricerche, insiste sulla importanza che hanno le mosche nella propagazione delle malattie infettive, specialmente quelle del tubo digerente: i sudici e neri monoplani hanno i loro *hangars* nei luoghi di putrefazione: là assumono nutrimento e con esso l'energia del volo, trasportando poi i germi sulle sostanze alimentari, sia direttamente sia indirettamente coll'intermediario delle uova che esse depongono. Non certo coi cannoni puntati verso il piccolo cielo degli ambienti domestici si annientano i velivoli apportatori di contagio, ma attendendoli all'*aterrissage* con le carte di nota fama insetticida, o meglio distruggendoli nel primo stadio della loro evoluzione con sapol al 1-5 % o con dell'acqua di calce.

Il Medico del Touring.

Ippica

— Fra i vizi frequenti nei cavalli, quelli che maggiormente si devono notare per i danni che determinano, sono i *tics* motori, fra cui citiamo il *tic dell'orso*, quello di raspare col piede, l'abitudine di battere la zampa. Il *tic dell'orso* consiste in oscillazioni laterali della testa e dell'incollatura, accompagnati da un dondolamento analogo ed alternativo

el corpo sui membri anteriori. Questo difetto ha er principale conseguenza di determinare una atica inutile ed una disarmonia del corpo; per orreggerlo si consiglia di attaccare l'animale con ue corde o corregge laterali, la lunghezza delle uali è calcolata in modo che la testa conservi ano ra la possibilità di muoversi dall'alto al basso enza tuttavia potersi spostare da destra a sinistra. l vizio di raspare coi piedi, sopratutto con quelli nteriori, ha per conseguenza oltre che di stancare cavallo, anche di consumare i ferri delle zampe; nico rimedio: imporre al quadrupede un conveiente lavoro giornaliero e legargli di tempo in empo le due gambe anteriori. Per correggere il izio che hanno parecchi cavalli di percuotere il uolo con l'unghia non v'è altro che porre ai loro arretti delle pastoie speciali consistenti in due corgge fissate al disopra del garretto e riunite fra sse per mezzo di una terza correggia abbastanza nga per non impedirne i movimenti.

Metereologia

— Il prof. Frithjof Nansen, celebre per la sua splorazione al Polo Artico, compiuta anni sono, a testè pubblicato una importante monografia ulle oscillazioni annue della massa d'acqua del are settentrionale di Norvegia, in relazione con le ariazioni delle condizioni meteorologiche, dei prootti della pesca e dei raccolti in Norvegia. Lo tudio ha dunque, oltre ad una notevole portata cientifica, anche un valore pratico non trascuraile.

Fra le conclusioni, crediamo opportuno riportarne lcune interessanti:

E' dimostrato ad esempio come regola, che ad n febbraio freddo faccia seguito un marzo ed aprile uche freddi. Cosicchè vi è una stretta e sorprenente dipendenza fra il maggiore o minor grado i temperatura dell'acqua superficiale del mare el nord negli ultimi mesi dell'inverno, e la fiorira di parecchie piante primaverili della Norvegia.

Dalle condizioni di temperatura del Mare del ord, si può dedurre in linea generale la previsione el tempo per i paesi circonvicini già alcuni mesi rima.

L'autore cita parecchie osservazioni che gli perettono di antivedere a un anno di distanza il ima generale di un'intera annata; particolare imortantissimo per l'influenza che certi fatti possono vere sullo sviluppo della vegetazione. Ad esempio pini selvatici alpestri, crescono più o meno seconochè l'anno prima la temperatura dell'acqua del are del Nord è stata più o meno elevata; eguallente si possono prevedere parecchi mesi prima, on abbastanza esattezza, il rendimento dei ceali, dei piselli, dei fagiuoli, delle patate e del eno e il risultato della grande pesca che ogni anno esercita nel gruppo insulare delle Lofoti.

Oceanografia

Il Gòverno della Norvegia ha disposto che la ave idrografica *Michael Sars* sia messa gratuitaente a disposizione di una spedizione scientifica a compiersi nell'Oceano Atlantico, dalle Isole anarie alle Faeroer nella primavera ventura.

La nuova spedizione si propone di controllare di completare numerose esplorazioni compiute egli ultimi 50 o 60 anni nell'Atlantico, coi metodi gli strumenti di cattura perfezionati ora in uso elle pesche oceaniche.

Le ricerche quindi saranno di due specie: biolohe e fisiche.

Sistema monetario

— La conferenza internazionale telegrafica riutasi or non è molto a Lisbona, ha fissato per la scossione delle tasse, l'equivalente del valore del anco in tutti i paesi dell'Unione Postale.

Così è stabilito che il franco corrisponde a 9 *pences* sei decimi per l'Inghilterra, l'Australia, il Capo, Natal, il Transvaal, l'Orange e la Nuova Zelanda; 0,85 marchi per la Germania; a una corona per Austria e la Bosnia ed Erzegovina; ad una *peseta* 13 cent. per la Spagna; a 200 *reis* per il Portogallo; a una lira per l'Italia e l'Eritrea; ad una dramma per la Grecia e Creta; ad un *leu* per la Rumania; a 0,50 fiorini per i Paesi Bassi; a 0,25 rubli per la Russia; a 0,80 corone per la Danimarca, la Svezia e la Norvegia; a 3 piastre e 34 *parà* per l'Egitto; a 2 *cran* e 50 *sciahi* per la Persia; a 0,68 *rupie* per le Indie e Ceylan; a 0,50 fiorini per le Indie Neerlandesi; a 0,50 piastre per l'Indocina francese; a 0,40 *yen* per il Giappone; a 35 *atl* per il Siam; a 650 *reis* per il Brasile; a 50 *centavos* per la Bolivia; a 20 *centavos* oro per l'Argentina; a 05,333 di peso oro per il Chili e a 01, 866 di peso oro per l'Uruguay.

Sky

— Quest'anno lo *sport* dello *schy* avrà la propria celebrazione di gare in numerose riunioni fissate, come per il passato, in parecchi centri delle nostre Alpi ed anche in un Concorso che avrà luogo nei giorni 26-27-28 febbraio in prossimità di Roccaraso negli Abruzzi, a 1300 metri sul livello del mare. Vi interverranno parecchi tra i migliori campioni dei nostri alpini ed anche i famosi saltatori norvegesi fratelli Smith. - (*Vedere programma a pag. 65*).

Telegrafia

— In ausilio alla cartografia della locomozione aerea e dei diversi sistemi di orientazione e di segnalazione, che si vanno a questo proposito già escogitando, è notevole la proposta fatta da una rivista tedesca di orientare le macchine aeree mediante la telegrafia senza fili poichè, non sempre il tempo può permettere ai navigatori del cielo di rendersi conto delle località sopra le quali, volando velocissimamente, vengono a trovarsi.

Stazioni radiotelegrafiche trasmettitrici di media potenza, possono essere costruite e distribuite opportunamente in zone regolari.

Automaticamente ed in tempi fissi, cioè ogni cinque oppure ogni dieci minuti, si spediscono dei segnali da cui gli aviatori, provvisti d'un apparecchio ricevitore Mors, anche con tempo nebbioso, possono desumere la posizione geografica del luogo attraversato.

Ogni stazione dovrà, come nella telegrafia dello Stato, essere designata con due o tutt'al più con tre lettere convenzionali; si adotterebbe per tutte le stazioni indistintamente la stessa lunghezza di onde e ad essa verrebbero adattati gli apparecchi ricevitori delle macchine aeree; naturalmente tale lunghezza non dovrebbe corrispondere a quella in uso presso la telegrafia di Stato, per evitare che gli aviatori abbiano a ricevere tutti i telegrammi inviati in quella direzione dai cittadini del paese.

Se anche accadesse che da tutte le stazioni aeronautiche trasmettitrici partissero contemporaneamente dei segnali che verrebbero contemporaneamente ricevuti dall'aviatore, non vi sarebbero a temere confusioni. Infatti basterebbe la minima differenza degli orologi da un luogo all'altro, per evitare tale inconveniente; in ogni caso per l'aeronauta costituirà una garanzia maggiore di riferimento il ricevere diversi segnali a poca distanza l'uno dall'altro.

Le spese di questo sistema sarebbero anche mediocri; il semplice ricevitore di qualsiasi tipo potrebbe pesare circa 3 chilogrammi e costare da 125 a 175 lire; la stazione trasmettitrice richiederebbe complessivamente 1500 lire; un sistema d'impianto di cento stazioni, importerebbe una spesa di 150 000 lire. Se calcoliamo il 10 % di ammortamento e 250 lire annue come spese per ogni stazione, vediamo che con cento stazioni si avrebbe una spesa media di 42 a 43 000 lire, spesa equivalente a quella che occorre per un faro elettrico.

Tramvie, Filovie

— E' sorto in Alba un Comitato per concretare gli studî di costruzione della filovia Alba-Barolo, che in seguito, dopo la costruzione della rotabile Barolo-Monchiero, sarà prolungata fino alla stazione ferroviaria di Monchiero.

— L'on. Rubini ha fatto distribuire la relazione statistica sull'esercizio delle tramvie elettriche del 1907 compilata a cura dell'Ufficio speciale delle Ferrovie, Tramvie ed Automobili. Trovasi in corso di redazione presso il detto Ufficio la statistica per il 1908.

— Si sta costituendo ad Arona una Società allo scopo di impiantare una filovia che da Arona giunga a Dagnente.

— Sono stati presi accordi tra il pro-sindaco di Pavia e la Ditta Elettrica Conti di Vigevano per risolvere il problema della tramvia elettrica, allo scopo di dotare la città di un moderno mezzo di comunicazione.

— E' stata costituita la Società Anonima « Tramvia Viggiù » per congiungere Viggiù colla stazione ferroviaria (Milano-Porto Ceresio). Il costo della linea, compreso il materiale mobile e l'impianto elettrico, è preventivato in L. 220 500 circa. Le spese d'esercizio sono calcolate L. 27 000 all'anno, ed il prodotto L. 39 000. Il comune di Viggiù ha votato un concorso di L. 500 per 20 anni, e la provincia di Como quello di L. 250 al chilometro per 30 anni.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole al progetto per l'esecuzione della tramvia Asolo-Montebelluna-Valdobbiadene.

Viabilità

Contro la polvere delle strade.

Il Municipio di Francoforte s. M. ha esperimentato un nuovo mezzo per la soppressione della polvere. Esso cioè inaffia le vie con una soluzione al 30 % di cloruro di magnesio, che può restare fluido anche a temperatura molto bassa (—12). In breve tempo, dopo l'inaffiamento, l'acqua si evapora e lascia sul suolo uno strato di sale denso che agglutina la polvere, senza tuttavia rendere la massicciata sdrucciolevole od ostacolare la circolazione dei veicoli.

E' necessario però attendere ripetute prove pratiche prima di darne un giudizio.

Strade.

Il giorno 8 gennaio è stato inaugurato a Genova un ponte ampio, orizzontale, comodissimo al transito dei veicoli e dei pedoni, allacciante Marassi e via Canevari, cioè le due regioni fiancheggianti il Bisagno.

— Nel Comune di Cotignola le strade sono in cattive condizioni per cattivo inghiaiamento.

— L'on. Buccelli ha presentata una interrogazione al Ministro dei Lavori Pubblici per sapere se, date le ristrettezze finanziarie delle Provincie e dei Comuni, non creda opportuno concedere a tali Enti la tariffa minima per trasporto di ghiaia sulle linee dello Stato, quella cioè adottata per gli appaltatori di costruzioni ferroviarie.

— Il 6 gennaio corrente si è costituito ufficialmente a Portoferraio il Consorzio della strada della « Valle di Lazzaro » con l'intento di sistemarla e mantenerla in buono stato.

— Fu deliberata dalla Giunta Provinciale la ricostruzione del ponticello sulla strada Albona-Barbana; di chiedere alla Luogotenenza il versamento dell'ulteriore sovvenzione per la strada dell'Arsa; si assegnò l'importo di 2000 corone per il completamento della strada Chero-Ossero-Lussino; 8000 corone per il completamento della strada stessa nel tratto Chinuschi-S. Giacomo; e 5000 corone per la strada Bazedine-Crassizza.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto della nuova strada carreggiabile di accesso alla stazione ferroviaria di Gorlago.

— Il Ministero propone di ridurre dal quarto al quinto il limite massimo del sussidio ad opere stradali che può esser concesso in via ordinaria, e di ridurre dal terzo al quarto il sussidio che può essere accordato in via eccezionale ai piccoli comuni.

— Sarà prossimamente pubblicato l'elenco delle strade di cui s'inizierà la costruzione nel primo triennio in esecuzione alla legge testè approvata per la costruzione e la ricostruzione delle strade d'allacciamento per Comuni isolati. I fondi disponibili pel triennio stesso ascendono a 4 milioni e mezzo.

— Il sottoprefetto di Salò ha emesso decreto con cui è deliberata l'espropriazione ed autorizzata l'occupazione immediata permanente a favore del Comune di Gargnano dei terreni occorrenti per la costruzione della strada d'accesso all'abitato montano di detto Comune all'approdo omonimo dei piroscafi sul lago di Garda. E ciò contro corrispondente delle indennità stabilite con perizia giudiziale.

— La strada che da Contarina conduce al passo volante di Rosolina è fangosa e senza ghiaia; occorre quindi una buona sistemazione di quel tratto che dopo Rosolina conduce in linea retta a Chioggia.

— Il Consiglio Provinciale di Brescia ha approvato l'allargamento della strada Toscolano-Gargnano con la spesa preventiva in L. 782 000.

— I lavori della strada in costruzione a Ventotene sono sospesi, non avendo la Prefettura, dal marzo ad oggi, ottenuto il supplemento di sussidio dal Ministero.

— Col 1 gennaio è andato in vigore nella Provincia di Brescia il regolamento pei veicoli a trazione animale e meccanica approvato dal Consiglio Provinciale in una delle sedute dello scorso anno, contenente disposizioni relative al carico dei veicoli in rapporto alla larghezza dei cerchioni.

— Le strade del Comune di Viadana sono in cattive condizioni.

— La strada detta delle Valli (Comune di Monselice) che conduce a Baona e ad Arquà Petrarca è in pessime condizioni, con solchi profondi.

— La Deputazione Provinciale di Brescia assicura il Comitato per il primo Circuito Ciclistico internazionale, che la Provincia non mancherà, nei limiti dei mezzi di cui dispone, di procedere al buon mantenimento della strada facente parte del Circuito.

— Sullo stradone Pisa-Marina è necessario lo spargimento di pietrisco per rimediare ai danni prodottivi dalle recenti pioggie.

— Le strade del Comune di Frattura sono rese impraticabili e peggiorate da alcuni rattoppi di acciottolato male eseguiti.

— La strada provinciale che da Barriera del Bosco va a Mascaluccia in provincia di Catania è ridotta in uno stato deplorevole ed impraticabile.

— Il Consiglio provinciale di Forlì ha votato un sussidio a favore del Comune di Saludecio, pei lavori di costruzione dell'importante tronco stradale Tavolto-Meleto, che unisce le due vallate del Foglia e del Conca.

— Fu approvato il contributo governativo a favore del Comune di Sant'Elena per la costruzione della strada d'accesso alla stazione ferroviaria di S. Elena Este, ed a favore del Comune di Piombino-Dese per la costruzione della strada d'accesso alla stazione ferroviaria omonima.

— Sono state classificate tra le strade provinciali di Roma le strade da Ponzano a Nazzano, e quella che riunisce le strade Flaminia e Tiberina.

— Venne assegnato il sussidio governativo di L. 172 500 pari alla metà della spesa preventivata al Comune di Salmour per la strada comunale fra Salmour e Fossano. Alla concessione formale si provvederà con Decreto Reale quando sia pervenuto al Ministero dei Lavori Pubblici un certificato dell'Ufficio del Genio Civile attestante l'avvenuto inizio dei lavori in base a regolare contratto.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si occuperà presto del progetto della strada Roma-Ostia.

— Nel prossimo anno si inizieranno i lavori per la costruzione della strada che dovrà mettere in comunicazione il Comune di Bardineto con la stazione ferroviaria di Borghetto S. Spirito.

— E' stata bandita la gara pubblica per l'appalto dei lavori di costruzione della nuova strada tra Piscinola e Miano.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di socio . . . . . { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa { L. 6 annue se in Italia / » 8 » se all'estero } più L. 2 per ammiss.

(2) » { » 30 se in Italia . . . . / » 40 se all' estero . . . } » » 2 » »

(3) » una volta sola . . . . . { L. 100 se in Italia. / » 125 se all' estero.

Si dichiara edotto dello Statuto e del Regolamento dell'Associazione, si obbliga ad osservarli ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 28 fogli arretrati della Carta d' Italia del T. C. I. pubblicati nel1906-07-08-09(*) ed all'uopo trasmette l' importo di L. 14.

Nome e cognome .....

Paternità ..... *di anni* .....

Professione .....

Indirizzo { *Comune di* ..... / *Provincia di* ..... / *Via* ..... *N.* ..... }

Firma del richiedente .....

» *del padre, tutore o marito* .....

» *del socio presentatore* .....

Da ..... *il* ..... *190*....

(*) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia Cefalù, Catania, Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta, Cuneo-Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di socio . . . . . { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa { L. 6 annue se in Italia / » 8 » se all'estero } più L. 2 per ammiss.

(2) » { » 30 se in Italia . . . . / » 40 se all' estero . . . } » » 2 » »

(3) » una volta sola . . . . . { L. 100 se in Italia. / » 125 se all' estero.

Si dichiara edotto dello Statuto e del Regolamento dell'Associazione, si obbliga ad osservarli ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 28 fogli arretrati della Carta d' Italia del T. C. I. pubblicati nel1906-07-08-09(*) ed all'uopo trasmette l' importo di L. 14.

Nome e cognome .....

Paternità ..... *di anni* .....

Professione .....

Indirizzo { *Comune di* ..... / *Provincia di* ..... / *Via* ..... *N.* ..... }

Firma del richiedente .....

» *del padre, tutore o marito* .....

» *del socio presentatore* .....

Da ..... *il* ..... *19* ....

(*) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia Cefalù, Catania, Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta, Cuneo-Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

CASSE FORTI **TANCZOS-VIENNA**

SICURE CONTRO L'INCENDIO E LE INFRAZIONI aventi pareti incombustibili e poco ingombranti le quali offrono il vantaggio di un grande spazio interno per NUMERARIO, VALORI e DOCUMENTI.

Avvitabili al muro dall' interno, quindi impossibilità di asporto delittuoso.

Chiedere Cataloghi, Opuscoli, Certificati e Referenze numerose, tutte di primo ordine, (riferendosi al presente avviso) alla Ditta

I. WOLLMANN - Via S. Francesco, 21 - Padova

Rappresentante Generale.

Auto-Garage Centrale

MILANO

Vicolo S. Carlo, N. 3 (Via Monforte)

APERTO TUTTA LA NOTTE

OFFICINA
COSTRUZIONI - RIPARAZIONI
CARICA ACCUMULATORI

Forniture complete

Deposito e rifornimenti benzina con impianto di sicurezza brevetto "Martini & Hüneke,, (Soc. Bergomi)

Telefono 95-90 — provvisorio.

Telegrammi: Autocentral - Milano

PERLA 1910

(THE PEARL)

Indiscutibilmente la migliore Bicicletta

DOMANDARE CATALOGO ALLA DITTA

E. BOZZI & C. - Corso Genova, 9 - MILANO

BIBLIOTECA

J. Laborde. « Touriste français en Espagne et dans les pays de la langue espagnole ». (Vocabulaire, renseignements, dictionnaire commercial). Pag. 326; prezzo L. 3,50. Libreria Ch. Delagrave, Parigi, 15, rue Soufion.

Chi viaggia in paesi stranieri ha bisogno di conoscere un certo numero di vocaboli di uso comune per poter servirsene nelle diverse occorrenze del viaggio. La lingua spagnuola, per la sua affinità con le lingue latine in generale e con quella italiana in modo speciale, è di facile apprendimento pur che si abbia una guida pratica. Sotto questo punto di vista la presente opera offre i pregi di una grande semplicità e chiarezza.

Charles Maurice. « Pourquoi et comment visiter les musées ». Pag. 153; L. 1,50. Librairie Armand Colin, 5, rue des Mézières, Parigi.

A tutti coloro che hanno l'abitudine dei pellegrinaggi artistici, sarà occorso sovente, alla fine di una laboriosa visita ad una galleria o ad un museo, di avvertire un senso doloroso di pesantezza alla testa ed una enorme confusione di idee. Sovente siamo stati costretti ad uscire da un museo mentre l'animo nostro ci avrebbe consigliato di osservare e di ammirare ancora.

Ad evitare queste spiacevoli eventualità, l'autore ha provveduto scrivendo un volume di insegnamenti pratici sul sistema di visitare i musei scientifici ed artistici.

Non possiamo garantire che tale metodo sia tra gli infallibili: in ogni modo passiamo gli insegnamenti che contiene al giudizio dei nostri lettori.

Henry Hoek. « Wie lerne ich Schi-laufen ». Pag. 48; con 40 incisioni; prezzo 80 pf. Editore: Gustav Lammers, Monaco.

Ora che lo *sport* degli *sky* comincia ad essere praticato e diffuso in Italia, è utile ed interessante apprendere la tecnica di questo bellissimo esercizio specialmente dagli autori nordici, più competenti per pratica e tradizione.

Vale la pena quindi di leggere la sintetica ed esauriente trattazione che ce ne porge qui l'autore.

Romeo Manzoni. « Da Lugano a Pompei con Ruggero Bonghi ». Pag. 421; prezzo L. 4. Editore: G. Oberosler, Milano.

Il nome illustre del personaggio che serve di « duca » a questo viaggio, è già per sè stesso di garanzia all'intellettualità dell'opera. E questa promessa non smentisce nello svolgimento il signor Manzoni.

Giulio Vaccai. « Pesaro ». Pagine di storia e topografia di Giuseppe Picciolo. Pag. 208; L. 2. Pesaro, Stabilimento Tipo-litografico G. Federici.

Fa uno studio diligente e coscienzioso di uno fra i periodi storici più densi e di una delle città più interessanti per memorie e per monumenti artistici.

Henry M. Stanley. « Come divenni esploratore ». Memorie autobiografiche inedite pubblicate per cura della moglie Dorothy Stanley e tradotte da De Marchi. Vita privata e giornalistica fino all'inizio delle esplorazioni africane. Pagine 289; L. 7,50. Editore. Ulrico Hoepli, Milano.

In questi tempi di scoperte geografiche e di grandi esplorazioni non può riuscir discara la riesumazione delle memorie del più ardimentoso ed intelligente fra i viaggiatori africani.

Karl Baedeker. « Das Mittelmeer ». Hafenplaetze und Seewege nebst Madeira, den Kanarischen

= La = superiorità = dei = Pneumatici

DUNLOP

è sufficientemente dimostrata dal fatto che le Marche

Adler — Rudge Witworth — Milano
Alcyon — Gritzner — Wolsit
Bianchi — Globo — Roland

1910 li hanno adottati per la stagione 1910

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE Co. (Cont.) Ltd.
Via G. Sirtori, 1A - MILANO - Telefono 12-70

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di socio . . . . . { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa L. 6 (L. 8 se all'estero) } più L. 2 per ammiss
(2) » » 30 (» 40 » »)
(3) » una volta sola L. 100 (L. 125 se all'estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 28 fogli arretrati della Carta d' Italia del T. C. I. pubblicati nel 1906-07-08-09(ed all'uopo trasmette l' importo di L. 14.*

Nome e cognome .....

Paternità ..... *di anni* .....

Professione .....

Indirizzo { *Comune di* ..... / *Provincia di* ..... / *Via* ..... *N.* ..... }

Firma del richiedente .....

» *del padre, tutore o marito* .....

» *del socio presentatore* .....

Da ..... *il* *190*

(*) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia Cefalù, Catania, Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

DOMANDA DI PASSAGGIO
da Socio annuale o quinquennale a Socio quinquennale o vitalizio del T. C. I.

Il sottoscritto .....
(Nome e cognome) .....

residente in .....

Provincia di .....

Via .....

socio del Touring { *annuale* / *quinquennale* }

dall'anno ..... *all'anno* .....

con Tessera N. ..... *chiede di*

passare fra i Soci { quinquennali / vitalizi }

e all'uopo versa la quota di L. (1) .....

Richiede inoltre l'invio gratuito dello speciale distintivo spettantegli per la categoria prescelta.

Firma dell'associato

.....

Da ..... *il* *190*

(1) Quota quinquennale L. 30 (L. 40 all'estero). — Quota vitalizia L. 90 (L. 115 all'estero) per chi è socio da almeno due anni. — A tutti i Soci quinquennali che diventano vitalizi vengono inoltre calcolate le annualità anticipate e non ancora scadute.

Fac-simile della cassetta contenente 25 Kg. di "MANGANIO"
Mastice di manganese per guarnizioni vapore della SOC. E. REINACH & C. - MILANO

Inseln, der Küste Marokkos, Algerien und Tunesien. Pag. 635; 38 carte e 49 piani; prezzo Marchi 9. Editore: Karl Baedeker, Lipsia.

La nuova pubblicazione del celebre editore non è inferiore alle precedenti per abbondanza di utili e precise notizie informative.

Claudio Armani. « In Calabria, fra i danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 ». Pagine 66; prezzo L. 1,25.

Questo volume pubblicatosi in occasione del primo anniversario della grande sciagura nazionale, rievoca con tratti efficaci il quadro della grande rovina, l'animo dei superstiti e il tragico colore dell'ambiente.

Pièrre De Bouchaud. « Boulogne ». Colléction des villes d'art célèbres. Pag. 152. Editore: H. Laurens, rue de Tournon, 6, Paris.

Come nelle precedenti opere della splendida collezione edita dalla stessa Casa, l'autore ha fatto uno studio chiaro, sintetico e popolare delle opere d'arte numerose e cospicue esistenti nella capitale dell'Emilia.

Il volume ha il pregio di una nitida ed elegante veste tipografica.

« Il Duomo di Milano ». 64 illustrazioni, con testo di Polifilo, collezione di monografie: *L'Italia Monumentale.* Prezzo L. 1. Editore: E. Bonomi, Milano.

L'editore con questo volume, inizia un programma lodevolissimo: quello cioè di diffondere la conoscenza dei grandi monumenti italiani per mezzo di opere che si potrebbero chiamare degli « albums » di grande valore artistico.

La presente monografia è preceduta da un proemio storico di Polifilo, uno tra i più noti, competenti e versatili cultori delle arti italiane.

« La Certosa di Pavia ». 60 tavole illustrate, con testo di Polifilo, collezione di monografie: *L'Italia Monumentale.* L. 1. Editore: E. Bonomi, Milano.

La seconda della serie di pubblicazioni a cui abbiamo accennato più sopra, è in tutto degna dell'inizio, per la felice scelta delle illustrazioni, per la loro finezza e per il valore del testo.

C. Meillac. « Sports à la mode ». (Les sports en France, les jeux de la balle, sport athlétique, ciclisme, armes, ecc.). Pag. 62; prezzo L. 0,60. Paul Paclot, Libraio-editore, 4, rue Cassette, Parigi.

A chi è incerto circa l'esercizio sportivo da scegliere, consigliamo la lettura di questo libretto che di tutti traccia una breve, ma completa descrizione e storia.

Spemann. « Goldenes Buch des Sports ». Pag. 872; prezzo Marchi 6. W. Spemann, Editore, Berlino.

E' una completa e diffusa enciclopedia di tutti gli sports moderni praticati presso i diversi popoli.

Gaston Sencier. « La fabrication des Pnéumatiques ». Pag. 44; prezzo L. 1. Editore: V.va Ch. Dunod, 49, Quai des Grands Augustins, Paris.

Grande interesse agli studiosi ed ai pratici offre questa breve opera rilevante i processi tecnici dell'industria del pneumatico nella natura della materia prima e nelle grandi applicazioni delle industrie moderne.

J. P. Mueller. « Il mio sistema ». Pag. 83; prezzo L. 3. Editore: H. O. Sperling, Milano.

E' un utile trattato di ginnastica scientifica e lo consigliamo a tutti coloro che, come noi, hanno fede nell'efficacia igienica di opportuni e razionali esercizi muscolari.

Ten. col. A. Maggiorotti. « Automobili offensivi ». Conferenza fatta ai corsi automobilistici per gli ufficiali nel 1908-1909. Roma, Laboratorio Tipografico del Corpo di Stato Maggiore.

L'importante problema dell'applicazione delle automobili ai servizi militari è trattato con la consueta competenza e lucidezza da uno dei più autorevoli studiosi italiani di tale argomento.

La Bicicletta a motore FRERA

ADOTTATA DAL R. ESERCITO ITALIANO

Preg. Signor Frera,

« A grandi manovre finite, dopo aver percorso nel giro di pochi giorni la bella somma di 1300 km., sciolgo la mia promessa e le dico il mio pensiero sulla Moto Frera-Zedel 2 HP. tipo militare. E' veramente un'ottima macchina, superiore ad ogni elogio e che non teme confronti; sopratutto risponde assai bene alle esigenze militari che io credo essenzialmente compendiarsi nella semplicità e robustezza. — Non mi è mai accaduto il più piccolo inconveniente, e questo a me sembra un gran bel risultato.»

« Insomma Le dirò che sono contentissimo dell'ottimo acquisto che ho fatto; questa la verità, che certo le farà piacere ».

« Gradisca i miei distinti saluti

dev. Roberto Morozzo Della Rocca
Tenente nel 10° Regg. Bersaglieri.

Società Anon. Frera
MILANO-TRADATE

TORINO PADOVA PARMA
BOLOGNA MANTOVA
FIRENZE - ROMA

Cap. D. Renaud. « Cours complet d'automobilisme ». 190 incisioni, 357 pagine; Fr. 6. Editore: R. Chapelot et C.ie, Paris.

Il capitano Renaud, che ha diretto il servizio degli automobili d'artiglieria francese, ha esposto con l'autorità dei suoi studi e della sua grande esperienza, i risultati delle prove alle quali ha cooperato e assistito.

L'opera è pregevole per documentazioni e consigli pratici.

M. C. Favron. « Agenda Dunod pour 1910, Construction automobile ». Pag. 450; prezzo L. 3. Editori: H. Dunod et E. Pinat, Paris.

Il volume offre una grande quantità di ragguagli meccanici, tecnici e pratici e costituisce il migliore *vade mecum* per tutti quelli che direttamente od indirettamente si interessano di costruzioni automobilistiche.

Ernst Valentin. « Automobiltechnisches Handbuch ». Pag. 788. Editore: M. Krayn, Berlino.

Pratico ed istruttivo trattato per automobilista e per l'aviatore.

Aladar Zselyi. « Prinzipien der Flugtechnik ». Pagine 80; Marchi 2,25. Editore: C. I. E. Volckmann Nachfolger (E. Wette), Rostock i. M.

E' uno dei primi studi della tecnica aviatoria pubblicati in Germania e riunisce in forma semplice e popolare i principi scientifici e le norme pratiche del volo meccanico.

W. H. Rolls. « Comment vole un aéroplane ». Pagine 160; L. 2,50. Editore: Pierre Roger, 54, rue Jacob, Paris.

Ottimo testo di volgarizzazione di una scienza destinata ormai a divenire popolare.

L. Ventou-Duclaux. « L'aviation expliquée », renfermant un dictionnaire des termes employés en aviation. Pag. 183; L. 1,75. Librairie des Sciences Aéronautiques F. Louis Vivien, 20, rue Saulnier, Paris.

Anche quest'opera ha per scopo di volgarizzare una scienza colla quale tutti gli individui di coltura media hanno ormai il dovere di essere famigliari. I principî, le dimostrazioni ed i ragguagli tecnici sono con giusto equilibrio distribuiti e con grande chiarezza e semplicità enunciati.

R. Desmonds. « Comment on construit un aéroplane ». Pag. 28; prezzo L. 1. Librairie des Sciences Aéronautiques F. Louis Vivien, 20, rue Saulnier, Paris.

Fra i molti geniali e studiosi che si danno a sviscerare il problema del volo, parecchi falliscono la prova non per difetto di buone idee, ma per insufficiente conoscenza di dati costruttivi. Ad essi consigliamo di leggere e meditare la breve e suggestiva opera del Desmonds.

Gaston Camus. « La Technique des hélices aériennes ». Notions élémentaires sur le tracé, l'utilisation et la construction des hélices aériennes. Pagine 71; L. 3. Librairie des Sciences Aéronautiques F. Louis Vivien, 20, rue Saulnier, Paris.

La questione più ardua della locomozione aerea è senza dubbio rappresentata dal principio delle eliche aeree. I giovani inventori, prima di cimen-

SENIOR

VELOCIPEDI DI COSTRUZIONE INSUPERABILE

BONZI & MARCHI

MILANO - VIA S. NICOLAO, 1 — TORINO - VIA C. ALBERTO, 9

Binoccoli Prismatici

ad effetto stereoscopico

Nuovo Modello 1910

CHIEDERE IL CATALOGO N. 280 GRATIS E FRANCO

Voigtländer

A. - G., Brunswick (Germania)

FILIALI in BERLINO - FRANCOFORTE S. M. - AMBURGO - VIENNA - LONDRA - PARIGI - MOSCA - NEW-YORK

B·S·A

SERIE PER

BICICLETTE
TELAI
STERZI
MOVIMENTI
MOZZI
PEDALI
CATENE
MANUBRI
FRENI, ecc.

THE BIRMINGHAM SMALL ARMS Co. Ltd. - BIRMINGHAM

Rappresentata esclusivamente in Italia dalla

SOC. AN. FRERA

TRADATE - MILANO

Filiali: BOLOGNA - FIRENZE - MANTOVA
PARMA - ROMA - TORINO

Chiedere Catalogo Manuale gratis.

SERIE PER BICICLETTE B. S. A.

TRADE MARK
B.S.A.

UNA QUALITÀ SOLA!

Il sistema persistente della Compagnia di non produrre che una qualità sola nelle **Serie B. S. A.** cioè il meglio che si possa ottenere, continua ad essere giustificato dai risultati.

Una corrente continua di ordini viene quotidianamente da ogni parte del mondo, segnando sempre un crescendo significativo, ma ciò che più appaga la Compagnia è il constatare che si apprezza il lavoro buono ed accurato, ciò che vien confermato dagli attestati, non chiesti, costituiti dalle numerose lettere, ricevute da ciclisti esprimenti tutta la loro soddisfazione.

Durata ed Economia. — Chi per la prima volta monta una macchina costruita con **Serie B. S. A.**, rimane meravigliato nel trovare che non gli arreca, data la sua bontà, alcuna noia o spesa. Nessuna parte di essa richiede riparazioni, anche dopo aver messo la macchina a dura prova in gite lunghe e faticose. Alla fine della sua prima stagione egli è contento di constatare che la sua macchina va così bene come al principio e che non ha bisogno di acquistarne un'altra. Molte persone hanno adoperato la loro prima macchina, costruita da meccanici del luogo, per sei o sette anni di seguito, senza avere riscontrato alcun segno di deterioramento nei cuscinetti a sfere. Quando si desideri di possedere una tale macchina si può sempre ottenere un prezzo migliore che per una di fabbricazione comune.

Soltanto una sola qualità è stata creata per **Serie B. S. A.** Considerato quindi gli eccellenti risultati ottenuti, gli acquirenti intenditori possono essere tranquilli che non avrà luogo alcuna variante ad un metodo di produzione che ha dato così splendida riuscita.

Qualità B. S. A. — Quantunque le **Serie B. S. A.** siano d'una sola qualità, pure esiste una differenza notevole nel valore delle biciclette, vendute dai vari costruttori, che ritirano dette serie. Il valore dipende dal sistema di costruzione delle Serie, nonchè dalla qualità delle parti aggiunte e degli accessori necessari a completare la macchina. Per questo motivo ci sono diversi prezzi per Biciclette costruite con **Serie B. S. A.**

Differenza di Prezzo. — Per le macchine di minor prezzo adoperano i costruttori degli accessorii meno buoni a completare il loro lavoro. — Queste macchine possono valere il prezzo pagato, ma non si potrà aspettare che diano la medesima riuscita che si può ottenere da accessori di primo grado. Bisogna pure considerare la differenza di prezzo fra una macchina senza accessori ed una munita di freni e parafanghi, il che non risulta sempre dall'offerta.

Il primo manuale B. S. A. fu pubblicato per la Stagione 1898. La fabbricazione di Serie per Biciclette era già in vigore allora da quattro anni e fu necessario di pubblicare norme particolareggiate nell'interesse del rapido e crescente numero di ciclisti, che ordinavano **Serie B. S. A.** per le loro macchine, costruite da meccanici del luogo.

(Dal Manuale B. S. A. che si spedisce gratis).

B. S. A.

tarsi a tentativi che il più delle volte riescono infruttuosi, dovrebbero completare la loro coltura approfondendo questo argomento. Il quale è trattato con grande perspicuità in questa succosa relazione.

R. Chevreau. « Notices sommaires sur la résistence des matériaux appliqués aux appareils d'aviation ». Pag. 21; L. 1. Librairie des Sciences Aéronautiques F. Louis Vivien, 20, rue Saulnier, Paris.

La considerazione che molte delle catastrofi aeronautiche sono determinate da una falsa valutazione della resistenza del materiale di cui vengono costruite le macchine aeree, testimonia della grande utilità della presente opera, la quale è redatta in base ai principî scientifici e pratici più rigorosi.

R. Desmonds. « L'équilibre des aéroplanes ». Pagine 50; prezzo L. 1,50. Librairie des Sciences Aéronautiques F. Louis Vivien, 20, rue Saulnier, Paris.

Su questo argomento che forma un punto grave di controversie fra i teorici e i tecnici dell'aviazione, sono offerti dati di grande valore e di grande portata pratica per gli interessati.

Alfred Micciollo. « Causeries sur l'aviation ». Qualités que devront posséder les aéroplanes et les hélicoptères. Études sur les hélices. Pag. 196; L. 3,50. Librairie des Sciences Aéronautiques F. Louis Vivien, 20, rue Saulnier, Paris.

L'autore traccia uno studio completo della teoria degli apparecchi volanti esistenti e di quelli che, secondo lui, dovranno costruirsi non appena superato l'attuale stadio dell'evoluzione aviatoria.

Generale Michelangelo Dossena. « La teoria del volo e la conquista dell'aria ». Pag. 75; L. 2,75. Milano, Casa Editrice F. Cogliati, corso Porta Romana, 17.

In questo volume sono affrontate le question più ardue del quesito del volo umano, e si offre un notevole contributo alla scienza analoga.

« Modèles d'appareils d'aviation de l'antiquité à nos jours ». Pag. 36; L. 1,75. Librairie des Sciences Aéronautiques F. Louis Vivien, 20, rue Saulnier, Paris.

Documentazione illustrata dei tentativi e delle invenzioni a cui diedero luogo durante un lungo volgere di secoli l'idea ed il desiderio del volo.

« Rapport sur le premier Salon de l'aéronautique au Grand Palais, Paris, décémbre, 1909. Librairie des Sciences Aéronautiques F. Louis Vivien, 20, rue Saulnier, Paris.

Per i cultori dell'aeroplano e per gli industriali dell'aviazione, sarà assai interessante consultare questo volume che raccoglie e documenta l'attuale momento storico rispetto all'attività della scienza e della costruzione.

Libri ricevuti in dono.

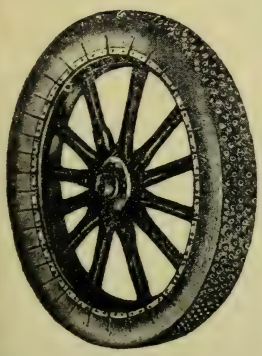
Anna Franchi « Un eletto del popolo ». Pag. 269; L. 3. Editore: Remo Sandron, Milano.

Dott. Luigi Simeoni. « Verona ». Guida storico artistica. In occasione del 40° Congresso degli Alpinisti italiani, settembre 1909. Omaggio della Sezione di Verona del Club Alpino Italiano ai Congressisti.

A. Le Roy. « Guide illustré des promenades de Bouillon et de ses environs ». Pag. 85; L. 1. Grande Imprimerie F. et R. Buillier.

J. Marandel. « Guide Pratique des villes d'eaux, stations thermales et balnéaires, centres d'excursions, cures d'aires. Pag. 280; L. 0,50.

Giovanni Cena. « Visioni d'Abruzzo ». Una settimana in automobile. L. 2. *Nuova Antologia*, Roma.



SOVRACCOPERTURE "HUMBERT", l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti nelle coperture fuori uso o nuove. Già usate nelle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA", in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI", in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES - Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA", (L. 25 franco a domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi a:

U. DE BONMARTINI - Milano **Via Plinio, 5** (Corso Buenos Ayres)
Telefono 99-44 — Telegrammi: BONMARTINI - MILANO

A tutti i membri del Touring Club Italiano saranno mandati i Cataloghi per Vetture e Cicli

DE DION-BOUTON

Farne domanda alla Società Anonima Garages E. Nagliati, Firenze, Borgognissanti, 56, indicando il numero di tessera.

Esclusivo Rappresentante per l'Italia:

GIULIO MARQUART - Milano

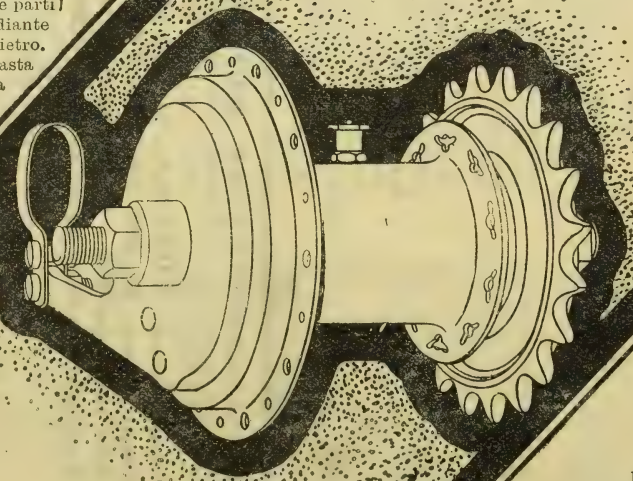
Via Melegnano, 5

La Semplicità

é la base su cui é fondata la costruzione del

Mozzo EADIE a freno contropedale e ruota libera

Non c'é complicazione alcuna nelle parti! Il freno é semplice e si eser cita nediante leggera pressione del pedale all'indietro. Una leggerissima spinta in avantibasta per rimettere in moto la macchina essendo il cambiamento d'azione assolutamente libero. Tenendo fermi i piedi il mozzo gira senza la minima frizione poiché ha una ruota libera che é delle più libere.



La Sicurezza

che dà il

Mozzo EADIE a freno contropedale e ruota libera

non é generica per tutte le altre invenzioni simili. Stà a disposizione del ciclista l'intera forza frenante oppure questa può essere adoperata anche gradatamente. Il materiale impiegato per la fabbricazione di questo mozzo é tale da garantire guasti improvvisi. Munita la propria macchina di tale mozzo, il ciclista non teme qualsiasi discesa per quanto ripida possa essere.

E fabbricato dalla

THE BIRMINGHAM SMALL-ARMS Co. Ltd.

BIRMINGHAM (Inghilterra).

COMUNICATI E NOTIZIE

Il Consiglio direttivo e la Direzione generale del Touring Club Italiano, nelle loro ultime sedute hanno preso, tra altro, le seguenti deliberazioni:

FESTEGGIAMENTI IN ROMA PER IL 1911. — Si prende atto con vivo compiacimento e si approvano gli accordi intervenuti tra il Direttore generale assistito dal Segretario generale e dal Segretario della Delegazione Romana col conte di Sammartino, Presidente generale del Comitato Festeggiamenti per il 1911 in Roma, per un programma:

a) di una Crociera motonautica Venezia-Roma;
b) di un Convegno generale del Touring;
c) di un Congresso internazionale della L.I.A.T.;
d) di un Concorso nazionale di automobilismo in accordo con l'Automobile Club d'Italia;
e) di una Mostra storica della locomozione, del turismo e dello *sport*.

ESPOSIZIONE TORINO 1911. — Si approvano gli accordi intervenuti con il Comitato dell'Esposizione in Torino 1911 per lo studio del definitivo programma e dell'inizio dell'organizzazione:

a) di una Mostra internazionale della strada;
b) di una Mostra e di Concorsi per alberghi di montagna;
c) di una Mostra nautica sportiva e di navigazione interna;
d) di una Crociera fluviale Torino-Venezia che si congiungerebbe alla Crociera motonautica Venezia-Roma.

Lo studio del programma e l'organizzazione saranno affidati a speciali Commissioni da nominarsi per ciascuna parte di esso.

DELEGAZIONE ROMANA. — Si prende comunicazione e si approva unanimemente la costituzione della Delegazione Romana, e si ratifica la inclusione del suo Presidente e Vice-presidente, Don Prospero Colonna principe di Sonnino, senatore del Regno, e conte Gian Giacomo Morando degli Attendolo, deputato al Parlamento, a Consiglieri del Touring, in base all'articolo 46 dello Statuto.

CONSOLATO DI DESENZANO. — Avuta comunicazione del lungo strascico di vertenze morali e materiali riferentisi alla deficiente organizzazione per parte del Comitato e del Consolato locale del Convegno generale del Touring in Desenzano, delle quali alcune sono già avviate a definizione giudiziale, a impedire che le vertenze stesse possano ancora essere strascinate in lungo in nome del Touring, si delibera la revoca del signor Cesare Pederzini dalla carica di Console del Touring Club Italiano in Desenzano.

DIMISSIONI NEL COMITATO CENTRALE V. C. A. — Si prende atto delle dimissioni rassegnate dal cav. uff. Gildo Guastalla e dall'on. Francesco Mira da rappresentanti del Touring nel Comitato Centrale V. C. A. e della sostituzione avvenuta con i signori senatore conte comm. Federico Bettoni e cav. uff. Alfredo Zaffaroni rispettivamente presidente e vice-presidente del Sottocomitato Nazionale di Milano.

MANIFESTAZIONI INVERNALI. — Si delibera di accordare il patronato del Touring e il conferimento di una medaglia d'oro alla riunione skjistica promossa dal Console cav. Michele Oro e amici suoi, che sarà tenuta in Roccaraso (Abruzzo) nei giorni 26-27-28 del corrente febbraio. — Si delibera di accordare l'appoggio del Touring e il conferimento di una medaglia per le manifestazioni invernali promosse dal Consolato del Touring di Introbio.

Appena terminato: Le Larousse pour tous

Nouveau Dictionnaire encyclopédique illustré (in lingua francese) completo in 2 volumi ben legati in 8 (21×30,5) di 2000 pagine, 1800 incisioni, 300 tavole illustrate, ecc.

L. 50 — *Concedo il pagamento rateale di L. 5 — al mese senza aumentare il prezzo.*

H. O. SPERLING - Libraio di S. M. la Regina Madre d'Italia - **MILANO - Via Carlo Alberto, 27**

Motori americani portatili fuori-bordo "WATERMAN,,

Questa illustrazione dimostra come, col Motore portatile fuori-bordo "WATERMAN,, si converte un'imbarcazione a remi in canotto automobile. E' questo un mirabile congegno formato dalla riunione, in un solo corpo, di motore, propulsore, timone e serbatoio, che si applica in brevi istanti dietro a qualsiasi imbarcazione al posto del timone. Colla stessa facilità e prontezza, si rimuove per tenerlo al sicuro: Il motore, essendo a due tempi, non produce scossa alcuna alla barca. Ha la forza di 2 HP. raffreddato ad acqua, pesa 20 kg. e può spingere una lancia da 8 a 12 km. per ora, con 1 a 6 persone a bordo. Costituisce lo sport ideale per laghi, fiumi e spiagge, rispondendo ad un principio di pratica utilità.

Chiedere listino alla

Rappresentanza Generale Waterman
Milano - Foro Bonaparte N. 53 D

LIQUORE TONICO DIGESTIVO DITTA ALBERTI BENEVENTO

STREGA

I benemeriti della viabilità.

Il comm. Guido Ravà Sforni di Mantova, sempre pronto a favorire ogni pratica e buona iniziativa ha dotato di cospicui premi una cassa da lui istituita con il concorso del Touring Club Italiano a favore di quegli studiosi, i quali, alle dipendenze dell'Amministrazione Provinciale e del Genio Civile di Mantova, si saranno distinti nella manutenzione del tratto di strada affidato alle loro cure e nel porgere aiuto e consiglio al viandante.

***

Il Consiglio Comunale e la cittadinanza tutta del Comune di Calusa hanno tributato pubbliche e solenni onoranze al maggiore Giovanni Bertoia per la sua opera disinteressata e assidua prestata a favore del miglioramento della viabilità di quel Comune.

Stato di distribuzione delle pubblicazioni ai soci del 1910

ANNUARIO GENERALE - Ediz. 1910. - Completamente riveduta, corretta e migliorata. — Uscirà ai primi di marzo.

RIVISTA MENSILE — Spetta dal mese d'iscrizione in avanti.

CARTA D'ITALIA — Saranno distribuiti secondo ogni probabilità e in gruppi di due o quattro fogli alla distanza di breve tempo i seguenti 8 fogli: Ancona — Quadro d'unione — Bergamo — S. Severo — Susa—Gargano — Domodossola — Orbetello.

I fogli usciti a tutto il 1909 sono così distribuiti:

4 Fogli nel 1906: Torino, Milano, Venezia, Genova . . . . . L. 2
8 » » 1907: Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna, Firenze » 4
8 Fogli nel 1908: Verona, Siena, Etna Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania . . . . . L. 4
8 » » 1909: Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta, Cuneo-Porto Maurizio, Macerata, Chieti, Palermo . . . . . » 4

Il blocco dei 28 fogli è in vendita a L. 14 (L. 28 pei non soci).

GUIDE REGIONALI ILLUSTRATE. — Sarà pubblicata la *Sicilia* che uscirà in due volumi. Le Guide pubblicate: *Umbria, Puglie, Abruzzo*, sono in vendita a L. 1,— ognuna.

Capo Consoli.

Benevento . . . . . Avv. Achille Isernia.

Consoli.

Atripalda . . . . . Cardona Frangipane Francesco.
Bagni di Lucca . . . . Avv. Tedice Santini.
Barrafranca . . . . . Cesare Ippolito.
Benevento . . . . . Umberto De Basso.
Bolzano . . . . . Guido Disertori.
Borgonato . . . . . Dott. Stanislao Silingardi.
Bormio . . . . . Berbenni Francesco.
Buronzo . . . . . Dott. Ottorino Cangini.
Candiolo . . . . . Valerio Roggeri.
Castel Del Piano . . . Dott. Giovanni Niccolini.
Castelnuovo Berardenga . Cav. Egisto Parolai.
Cerano . . . . . Gaetano Giulio Borgomaneri.
Chiusdino . . . . . Galgano Bartali.

VITTORIO ROSSI & C.

Via Ponte Seveso, 35 - MILANO - Telefono 97-55

Concessionari Esclusivi di tutta la produzione delle Officine Legnanesi

Automobili "WOLSIT,,
Cicli "WOLSIT,, = "LEGNANO,, = "WOLA,,

Agenti Generali per l'Italia dei Cicli ed Automobili "HUMBER,,

Cicli "ORIO,, della rinomata Fabbrica Nazionale dei F.lli Orio di Piacenza .. .. ..

Il più grande assortimento in TUBI DI ACCIAIO tirati a freddo senza saldatura in tutti i diametri e spessori.

Agenti Esclusivi delle Gomme per Cicli BERGOUGNAN di CLÉRMONT-FERRAND

CHIEDERE LISTINI SPECIALI

Corropoli	Dott. Croce Sclocchini.
Crodo	Dott. Giuseppe Barioli.
Doria Struppa	Avv. Enrico Ghersi.
Firenze	Cap. Evaristo Davanzo (Console militare 27 Regg. Fanteria).
Fontana Elice	Pacifico Bertolotti.
Foito	Carlo Frapporti.
Lecco	Wilhelm Mario.
Liege	Ezio Mignanelli.
Lucca	Landucci Camillo.
Lucera	Rag. Giuseppe Catapano.
Menaggio	Ing. Benedetto Castelli.
Mason Vicentino	Augusto Cadore.
Merano	Avv. Boscarolli Gaetano.
Mestrino	Cav. uff. nob Lorenzo Lonigo.
Monfestino	Avv. Onorio Castelli.
Monsampaolo del Tronto	Dott. Guido Balestra.
Montegranaro	Cav. dott. Edgardo Mancini.
Montemarciano	March. Enrico Rappini.

Medici.

Bettona (Perugia)	Dott. Emilio Bianconi Uccelli.
Borgonato (Brescia)	Dott. Stanislao Silingardi.
Cerano (Novara)	Dott. Gaetan Giulio Borgomaneri.
Cison di Valmarino (Treviso)	Dott. Giovanni De Poloni.
Corropoli (Teramo)	Dott. Croce Sclocchini.
Modena	Dott. Giuseppe Rossi.
Rocca Priora (Roma)	Dott. Salvatore M. Terranova.
Sarno (Salerno)	Dott. Eduardo Fabricatore.
Suzzara (Mantova)	Dott. Masini Luigi.
Oria (Lecce)	Dott. Cosimo Oliva.
Orsogna (Chieti)	Dott. Ottavio De Lollis.
Parma	Dott. Luigi Mazzoni.
Ponte Tresa (Canton Ticino)	Dott. Luigi Viola Boros.

Legali.

Ascoli Piceno	Avv. Augusto Franchi.
Castelbolognese (Ravenna)	Avv. Armando Tosi.
Jesi (Ancona)	Avv. Cav. Luigi Capogrossi Colognesi.
Lodi (Milano)	Avv. Andrea Bulloni.
Navacchio (Pisa)	Avv. Cesare Manetti.
Peschiera (Verona)	Avv. Mario Cacciatori.

Soci benemeriti.

Ansaldo ing. Piero, Milano — Bosco Antonio, Corneliano d'Alba — Castiglioni Giovanni, Milano — Guerzoni comm. prof. Umberto, Rosario Santa Fè — Magnolini Giannantonio, Cedegolo — Manca Vittorio, Cagliari — Mazzinghi Giuseppe, Empoli — Sanguinetti dott. Umberto, Bologna.

TOTALE N. 1620.

Soci quinquennali.

Adroaldo magg. Franco, Porto Alegre — Agosti Remo, Legnano — Airoldi Filippo, Lucca — Aliprandi Virgilio, Cusano s. Seveso — Allegri Carlo, Sorbolo — Aresca Enrico, Sassari — Assi cav. Arturo, Como — Azzoni Camillo, Lecco — Bacci Giulio, Roccastrada — Baldi G. B., Novara — Baldin rag. Mario, Venezia — Banchini Giannino, Parma — Barba uff. cav. avv. Stefano, Palermo — Barbetta Roberto, Roma — Baronio rag. Michele, Barbariga — Battilani dott. Giuseppe, Recoaro — Belasio Angelo, Cerano — Bellavita ten. colonn. Emilio, Salerno — Bellotti Gaetano, Milano — Bellotti dott. Guido, Milano — Bergamaschi Paolo, Milano — Bersatti Stefano, Brescia — Bertesi Alfredo, Carpi — Biagini Guido, Pistoia — Bianchi Egisto, Fornovo Taro — Bignami ing. cav. G. Marino, Firenze — Bilzi Girolamo, Colorno — Biscarelli Ermanno, Casale Monferrato — Bollo cav. uff. cap. Gerolamo, Spezia — Bonelli Mario, Roma — Bonola dott. Antonio, Milano — Bonomi dott. Cesare, Milano — Bonorvi avv. Antonio, Rovigo — Boselli Ambrogio, Milano — Burgonzio dott. Luigi Camillo, Milano — Burzio dott. Felice, Lingotto — Buscaglia dott. Luigi, Genova — Caccia G. Carlo, Como — Caire comm. Enrico, Torino — Calissano avv. Vincenzo, Alba — Camera di Commercio, Lodi — Camera Italiana di Commercio ed Arti, Buenos Ayres — Camosso Celso, Torino — Canciani Guido, Udine — Cano-

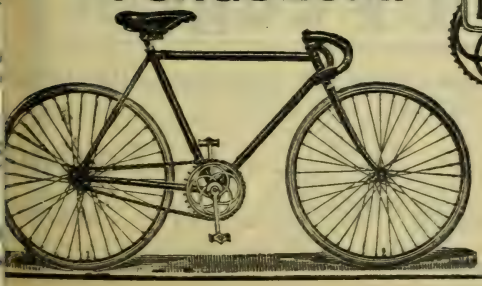
I NEGOZIANTI *e* RIPARATORI *che non avessero ancora ricevuto il* **Catalogo illustrato** *delle*

Biciclette e Serie — **Abingdon - Dürkopp - Sun**
Solar - Racer - Piper, ecc.

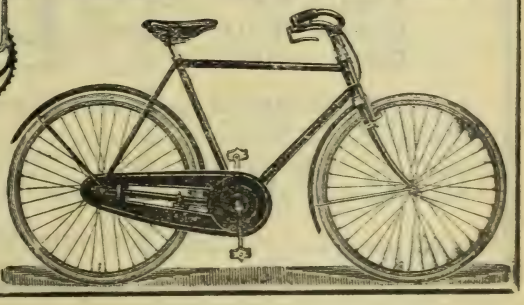
sono invitati a farne subito richiesta. — Essi vi troveranno anche un ricchissimo assortimento di Accessori *e di tutto quanto è necessario al loro commercio.*

CAMILLO OGGIONI & C.
9, Via Lesmi — MILANO — Via Ausonio, 6

BICICLETTE MOTORETTE FURGONCINI

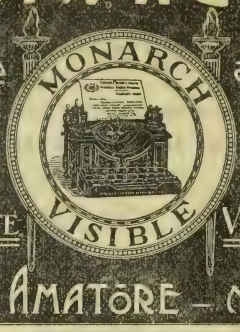


Chiedere Cataloghi modelli alle Officine DEI **1910**
MILANO - Via Pasquale Paoli, 4



MONARCH

la migliore macchina a scrittura visibile



16 VIA DANTE — VIA DANTE 16

PIZZI AMATORE – MILANO

IL **GLOBO**

è riconosciuto il miglior preparato per pulire e lucidare i metalli. In vendita presso tutti i droghieri e negozianti di generi casalinghi. Scatole da cent. 10 in più. *Rifiutare le scadenti contraffazioni.*

Vendita esclusiva all'ingrosso:
MAX FRANK, P. Risorgimento, 8 - Milano

Apparecchio GOERZ "Pocket Tenax,,

per lastre 4 ½ × 6 cm.

Apparecchio d'ingrandimento GOERZ "TENAX,,

Volume e peso ridotti ai minimi termini.

Nessun pezzo sporge dall'apparecchio.

Obbiettivo GOERZ doppio anastigmatico f. = 75 mm.

Si mette a fuoco tanto per la distanza di due metri come per l'infinito.

Catalogo gratis e franco a richiesta.

Dimensioni dell' apparecchio chiuso centimetri 9×7×2.

In vendita presso tutti i negozianti di forniture fotografiche

Stabilimento Ottico **C. P. GOERZ** Società Azioni
BERLIN-FRIEDENAU, 115

VIENNA Stiftgasse, 21 — PARIGI 22, rue de l'Entrepôt — LONDRA 1-6 Holborn Circus — NEW-YORK 79, East 130 th St

3 GRANDI CORSE VETTURETTE NEL 1909

LA COPPA DI SICILIA
LA COPPA CATALOGNA
LA COPPA DI FRANCIA

3 grandi Vittorie per la Vetturetta

LION PEUGEOT

Ieri nella COPPA VETTURETTE in Francia la LION PEUGEOT classifica la sua equipe

Primo GIUPPONE su
Secondo GOUX su
Quarto BOILLOT su

Lion Peugeot

In NESSUNA corsa d'automobili alcuna equipe è stata così omogenea nella vittoria

G. C. F.lli Picena - Corso Principe Oddone, 17 - **Torino**

Agente per Milano e Lombardia: GEROLAMO RADICE - Via Quintino Sella, 5 - MILANO

nica Silvio, Torino — Cantone geom. Francesco, Genova — Capponi Giorgio, Bologna — Capuano Antonio, S. Paolo — Capurro Bartolomeo, Zoagli — Carcani Luigi, Offida — Carpani col. Giuseppe, Pegli — Casana nob. Carlo, Torino — Cassina Attilio, Como — Cassis Gino, Roma — Cattaneo Enrico, Brescia — Cattaneo dott. F. Damiano, Como — Cavaioni Angelo, Roma — Cecchetti Rodolfo, Roma — Cena Carlo, Milano — Ceretti ing. Giulio, Milano — CERETTI MARIA, VILLADOSSOLA — Cerri Albino, Girgenti — Chichizola Luigi, Genova — Cicognani Giovanni, Forlì — CIOJA CARMELITA, MARTELLAGO — Ciminaghi Ambrogio, Milano — Cipollina Giuseppe, Sampierdarena — Circolo degli Scacchi, Roma — Clappier Remigio, Buenos Ayres — Club Sport, Bassano Veneto — Colacicchi conte Stanislao, Roma — Colletta Romeo, Milano — Combi Felice, Vill'Albese — Comotto comm. Ferdinando, Roma — Consonno cav. Camillo, Milano — Conti Ugo, Warszawa — Cova Leopoldo, Milano — Cova Luigi, Milano — Cristina rag. Luigi, Domodossola — Croce Beppe Bettino, Genova — Dandoli Ercole, Breno — Danelutti Ernesto, Trieste — De Barros dott. Fabio, Porto Alegre — De Faveri Adriano, Porto Alegre — Del Bianco Carlo, Firenze — Della Volpe dott. Giuseppe, Gatteo — Della Volta Giuseppe, Soncino — Dell'Orto Aldo, Monza — De Marchi Edmondo, Milano — De Marchi Giuseppe, Castelbelforte — De Pasquale Filippo, Lipari — Deputazione Provinciale, Siena — De Schulthaus dott. Lodovico, Trento — Di Robilante Luigi, Napoli — Doriguzzi Antonio, Feltre — ELLERO DE ANGELI GIOCONDA, Milano — Erba avv. Carlo Eugenio, Pallanza — Fabbi cav. uff. Babio, Firenze — Faconti Rodolfo, Villa d'Almè — Faraboschi Achille, Milano — Fasella cap. Adolfo, Roma — Faveto Antonio, Genova — Ferri dott. cav. Attilio, Milano — Filippini Giacomo, Torino — Fioretti Gerolamo, Chiari — Fiorini Domenico, Lucca — Fontana Ariodante, Viterbo — Forlanini Giovanni, Milano — Frova Francesco, Milano — Gandolfi Raffaele, Fontanella — Gardini Cesare, Cremona — Gastaldi Ezio, Milano — Gattinoni Andrea, Milano — Geddo Francesco, Novara — Gentilli Silvio, Trieste — Ghellini dott. Marcantonio, Schio — Giacalone Benedetto, Palermo — Gianese Manlio, Porto Alegre — Giordani ing. Sperandio, Brescia — GIOVANOLA ELENA, MILANO — GOLA NAVA nob. IDA, TORINO — Gorra Cipriano, Cremona — Gossetti Raimondo, Torino — Grani Giuseppe, Asciano — Greco Gennaro, Porto Alegre — Groverti Alessandro, Milano — Guaineri nob. dott. Ercole, Brescia — Guglielmina Ulderico, Varallo — Guidotti Giovanni, Modena — Guidotti dott Silvio, Modena — Jacob Ferruccio, Milano — Jacona avv. cav. Giuseppe, Terranova — LARDINELLI ANNA MARIA, OSIMO — Lilli Giulio, Campobasso — Longone Emon, Milano — Maggini Bruno, Ancona — Malerba Michele, Genova — Maneci G. B., Buenos Ayres — Mangeri Zangara Vincenzo, Terranova — Manoni Stefano, Forlì — Marcenaro Pietro, Genova — Marchioni Guido, Lendinara — Marescalchi Fernando, Bari — Martignoni nob. Franco, Vicenza — Matteucci ten. Gino, Monopoli — Menni Andrea, Milano — Moosbrugger Riccardo, Milano — Municipio di Lucca — Murari Brà Co: Gottardo Bonferraro — Nai Alfredo, Milano — Naselli Leopoldo, Palermo — Negri Paride, Colorno — Negro Giuseppe, Torino — Olginatti rag. Giuseppe, Vigevano — Olivero Federico, Torino — Oneto Marcello, Genova — Ongaro cav. dott. Giuseppe, Padova — Opessi Francesco, Torino — Paci dott. Giorgio, Viareggio — Padova Enrico, Padova — Palombi L., Bordighera — Parisi Giuseppe, Roma — Pasta Eugenio, Gallarate — Perone Bernardo, Novara — Perotti rag. Luigi, Clusone — Piccolla Giulio, Genova — Pigatti Andrea, Trieste — Pignata Stefano, Torino — Poma Filippo, Biella — Ponzone cav. Enrico, Bologna — Pordenone Federico, Flambro — Pordenone Leonardo, Flambro — Preda Giulio, La Maddalena — Rabbi Federico, Mantova — Radaelli Giorgio, Milano — Rasetti Gaetano, Viggiù — Rigazio dott. O. Emanuele, Granaiolo — Roberti dott. Quintino, Civitacampomarano — Rosmino rag. Pietro, S. Salvatore — Rossi Gino, Roma — Rossi Giovanni, Milano — Roux rag. J. Eduard, Palermo — Rubini dott. Alfredo, Siena — Ruf Max, Borgosesia — Rusconi Antonio, Napoli — Russo Gennaro, Solofra — Sabater ing. Manuel, S. Paul — Sacchetto Stefano, Padova — Samartini G. B., Treviso — Saman Michele, Tripoli — Sartorio Ernesto, Milano — Schlacpfer Carlo, Fratte di Salerno — Scolari Antonio, Somma Lombardo — Sigray di S. Marzano conte cap. A., Vische — Silvestri Riccardo, Milano — Silvestri Sante, Napoli —

Luce elettrica portatile

per tasca, casa, vetture, biciclette

Lampadine, Pile, Accumulatori

GRATIS Catalogo illustrato N. 22

ACERBONI *CORSO VENEZIA, N. 12* **MILANO**

The Palma Cycle

I più resistenti, più scorrevoli, e più eleganti.

GARANZIA ASSOLUTA

- The Palma -

PNEUMATIQUE TYRE.

I più leggeri e di maggior souppiesse

TITO DE ANGELIS Via Castel Morone, N. 5 MILANO

Società Italiana per il commercio dei Velocipedi "Göricke"

Göricke & Alterauge

MILANO

Corso Indipendenza, 5

F.lli BRIGATTI - Corso Venezia, 33 - MILANO

ARTICOLI DI SPORT - SPECIALITA' PATTINI PER GHIACCIO E A ROTELLE - FOOT BALL - LAWN-TENNIS

Si assumono costruzioni di campi per Lawn-Tennis e pattinaggio a rotelle e su ghiaccio

Rappresentanti:

CICLI MAINO e CICLI BIANCHI

GOMME PIENE PER OMNIBUS E CAMIONS

Agenzia e Deposito:

Bonzi & Marchi

POLACK

MILANO
VIA S. NICOLAO, 1

Filiale: TORINO
VIA C. ALBERTO, 9

PNEUMATICI PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI

SPORT D'INVERNO

L'aria fredda e viva rovina la pelle.

Per prevenire questo inconveniente adoperate ogni giorno la vera

CRÈME SIMON

PARIS

APPARECCHI ED ACCESSORI PER

FOTOGRAFIA

Catalogo Illustrato GRATIS

EMILIO RESTI Via S. Antonio, 13 - MILANO
Tel. 30-89 - Casa fondata nel 1888

PNEUMATICI

BATES

dell'antica fabbrica **W. & A. Bates Ltd. di Leicester**

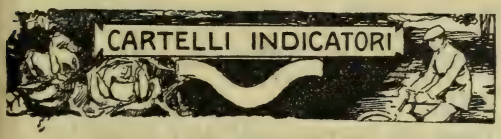
Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

MOTORI PER AVIAZIONE
COSTRUZIONI AERONAUTICHE
ELICHE, ACCESSORI
MONOPLANI "REBUS,,

RESTELLI & C. - Strada Vercellese, 200 - MILANO

REBUS

Sinaglia Sebastiano, Roma — Sironi ing. Giosuè, Milano — Socec Jean I. V., Bucarest — Sodi ing. Carlo, Firenze — Sosso Giovanni, Ozzano M. — Sozzi Luciano, Nibbiano — Sozzifanti Mario, Pistoia — Spieler Augusto, Locarno — Stabilini Gaetano, Milano — Stagni Alberto, Bologna — Stoppani Giorgio, Monza — Sutera avv. Gustavo, Torino — Tavallini cav. Enrico, Casalmonferrato — Tealdo Ettore, Verona — Tedeschi Corrado, Modica — Tempini comm. Giovanni, Roma — Todeschi rag. Silvio, Mantova — Topasio Simone, Genova — Tosi cav. Achille, Livorno — Traseler cap. Arturo, Firenze — Trassinelli Teofilo, Milano — Tremontani cav. ing. Vittorio, Milano — Tricerri Andrea, Trino — Uccelli ing. Giovanni, Parma — Uexkill bar. Alexandre, Rapallo — Usuelli Imero V., Milano — Valentini ing. Francesco, Modena — Vannicelli Casoni conte Filippo, Lugnano in Teverina — Vecchiati Marino, Cannobio — Venisio Giuseppe, Torino — Ventafridda Francesco, Buenos Ayres — Verdesi cav. avv. Umberto, Roma — Verzani Gustavo, Ponte all'Ania — Viale Vittorio, Roma — Villa Giulio, Riva Ligure — Viterbi Adolfo, Mantova — Zacchi Clemente, Milano — Zambelletti dott. Leopoldo, Milano — Zegna Alessandro, Valle Mosso.



Nuove offerte.

Offerte precedenti	Cartelli	N.	3719	L.	59 202 50
Municipio di Castelnuovo Garfag.	"	"	2	"	35 —
" di Montegrimano	"	"	2	"	60 —
Avv. Cesare Branca Milano	"	"	1	"	20 —
Municipio di Feletto	"	"	2	"	30 —
" di Mesero	"	"	2	"	30 —
Deputazione Provinciale, Genova	"	"	1	"	30 —
Cav. P. Nevena di S. Ambrogio	"	"	2	"	50 —
Achille Osnenghi, Riva di Trento	Cartelli	N.	14	L.	175 —
Società Calce-Laterizi di Vicenza	"	"	2	"	20 —
Deputazione Provinciale, Catania	"	"	14	"	100 —
Municipio di Marcallo	"	"	2	"	30 —
Deputazione Provinciale, Parma	"	"	1	"	35 —
Municipio di Sondrio	"	"	10	"	300 —
" di Legnago	"	"	11	"	230 —
" di Riva di Trento	"	"	2	"	30 —
Conte E. De Genova, Torino	"	"	3	"	75 —
Pro Brunate, Como	"	"	2	"	20 —
Municipio di Inveruno	"	"	4	"	60 —
" di Casale Monferrato	"	"	4	"	70 —
" di Oleggio	"	"	3	"	65 —
Egidio Sansone, Potenza	"	"	16	"	385 —
Cav. Giuseppe Gagliardi	"	"	2	"	35 —
Comm. B. Balsari, Oleggio	"	"	2	"	35 —
Ferrovia Vada-Livorno, Livorno	"	"	15	"	150 —
Municipio di Lodi	"	"	6	"	80 —
Emanuele Cirauna, Potenza	"	"	8	"	140 —
Municipio di Sassuolo	"	"	2	"	60 —
Genio Civile, Forlì	"	"	2	"	50 —
Municipio di Sospiro	"	"	2	"	60 —
" di Mel	"	"	4	"	100 —
Deputazione Provinciale, Siena	"	"	2	"	50 —
Municipio di Treviglio	"	"	1	"	25 —
Pro Pellegrino, Pellegrino	"	"	1	"	25 —
Municipio di Sondrio	"	"	3	"	90 —
" di S. Lazzaro	"	"	2	"	55 —
A. C. N., Napoli	"	"	1	"	200 —
Ferdinando Boos, Napoli	"	"	1	"	10 —
Maroni Nicola, Porto S. Elpidio	"	"	1	"	25 —
Deputazione Provinciale, Modena	"	"	6	"	70 —
Municipio di Oleggio	"	"	0	"	15 —
Rossi Luigi Milano	"	"	1	"	15 —
Deputazione Provinciale, Catania	"	"	2	"	50 —
" " Cosenza	"	"	1	"	125 —
" " Genova	"	"	12	"	180 —
Pietro Miattuzzi, Oderzo	"	"	2	"	20 —
Municipio di Bagni di Lucca	"	"	6	"	75 —
" di S. Michele al Tagliam.	"	"	4	"	80 —
" di Bagnolo Mella	"	"	4	"	60 —
Deputazione Provinciale, Catania	"	"	2	"	60 —
Municipio di Monfestino	"	"	2	"	30 —
Conte Archinto, Como	"	"	1	"	30 —
Giov. Batt. Sala, Lecco	"	"	2	"	35 —
Municipio di Tavarnelle	"	"	3	"	60 —
Ranieri Luigi, Castel di Sangro	"	"	2	"	20 —
Municipio di Alessandria	"	"	6	"	180 —
" di Cervere	"	"	2	"	60 —
G. Berner, Piedimonte d'Alife	"	"	2	"	50 —

BIELLA & C.

MILANO

Via Monforte, 19 — Telefono 95-90

SOCIETÀ FORNITURE ELETTRICHE PER AUTOMOBILI

Rappresentanti Esclusivi per l'Italia della Casa

LOUIS GIANOLI di PARIGI

Chiedete Cataloghi

TURISTI!

Nei vostri viaggi o escursioni un oggetto della massima utilità e igiene è il

PIC-NIC

POSATA COMPLETA NEL FORMATO DI UN SEMPLICE TEMPERINO DA TASCA

Ai soci del Touring, L. 2,70 in manico alpacca.
" 2,20 " " fibra.
(spedizione raccomandata contro cartolina-vaglia)

MAZZATENTA & C. - Via Spartaco, 8 - MILANO

Pyramidon

RACCOMANDATO da AUTORITÀ MEDICHE

come il **miglior rimedio** di **effetto assolutamente sicuro, pronto** contro i **dolori di capo** di ogni natura, **emicrania, mal di denti, dolori nevralgici** e **reumatici,** e come **sedativo** negli **accessi asmatici.**

IL PIRAMIDONE

sopprime i dolori che accompagnano i disturbi periodici delle signore e delle ragazze. Il miglior rimedio contro la febbre nell'influenza, raffreddori, tisi, tifo, malaria, ecc.

Flaconi originali di 20 tavolette da gr. 0.1 a L. 1 al flac. da 100 tavolette L. 3.50 al flac.

Si trovano in tutte le farmacie.

Soc. Ital. Meister Lucius & Bruning

MILANO, via M. Pagano, 44

PUBBLICAZIONI DEL T. C. I. SEMIGRATUITE

OFFERTE A TITOLO DI PROPAGANDA

Ai Soci — Agli Ingegneri — Architetti — Uffici Tecnici — Albergatori
Alle Società d'incremento e di abbellimento.

NOTE TECNICHE DI BUON GOVERNO STRADALE.

dell'Ing. cav. *Enrico Pozzoli.* Sono di guida e norma nella ricerca dei rimedi atti a sanare i deterioramenti e le alterazioni che le massicciate stradali a *macadam* subiscono, e nella applicazione dei rimedi stessi. — È un libro dedicato a tutti i tecnici ai quali è demandata la quotidiana sorveglianza dei lavori di ordinaria manutenzione stradale.

Vol. di pag. 80 con 45 illustraz. ediz. 1909 - L. 0,70

LA MANUTENZIONE DELLE STRADE ORDINARIE IN ITALIA.

Studio comparativo dell'Ing. *Pietro Rimondini* fra i sistemi di manutenzione stradale in uso presso lo Stato e le Provincie.

Vol. di pag. 270, in-8° con 4 quadri statistici, ediz. 1909 - L. 1,50

IL I° CONGRESSO INTERNAZIONALE DELLA STRADA — PARIGI 1908.

Relazione dei Delegati del Touring al I° Congresso Internazionale della Strada. — Elegante volume in carta di lusso con numerose illustrazioni. — **Ediz. 1909 L. 0,30.**

LA LARGHEZZA DEI CERCHIONI DELLE RUOTE.

Relazione tecnica illustrata di esperimenti dinamometrici, fatti a Milano nel 1906 dal T.C.I.

Pubblicazione di pag. 43 in carta di lusso - L. 0.30.

MANUALE PRATICO DEL CANTONIERE STRADALE.

nel quale sono espresse in forma chiara e semplice tutte quelle norme che il Cantoniere deve seguire per mantenere o ritornare in buone condizioni il tronco di strada a lui affidato.

Volumetto, III ediz., di circa 100 pagine - L. 0,50

CONCORSO PER UNA MEMORIA SULLA MANUTENZIONE STRADALE indetto dal T. C. I.

Raccolta delle più importanti memorie presentate al concorso aperto per un esame critico dei principali sistemi vigenti per la manutenzione delle strade.

Volume di pagine 215 - Ediz. 1900 - L. 1.—

I MIGLIORI PROGETTI D'ALBERGO.

Descrizione illustrata dei progetti premiati al concorso indetto dal T. C. I., fra ingegneri e architetti italiani per i migliori progetti d'albergo. — **Edizione di gran lusso** — 36 tavole in eliografia — 12 progetti per alberghi vario tipo — Prospetti — Piante — Computi — Preventivi. — **Edizione 1909 - L. 1,50.**

LE CAMERE D'ALBERGO.

Pubblicazione illustrata di gran lusso del Concorso Nazionale all' Esposizione di Milano 1906. Contiene 20 grandi ed eleganti tavole. Indispensabile per l'arredamento e l'organizzazione dell'Albergo Moderno. — **Ediz. 1908 — L. 1.—**

GUIDA DELLA LOMBARDIA (Ultima edizione).

Tre volumi di oltre 1000 pagine con carta topografica della Lombardia al 100 000 in 6 fogli di cm. 90×65. — **L. 4.—**

12 GUIDINE FERROVIARIE ILLUSTRATE.

Ciascuna Guida descrive una linea di 150 chm. ed è fornita di Carta Corografica — è riccamente illustrata e racchiusa in elegante copertina policroma. — **L. 1.—**

PREZZO DEL BLOCCO L. 10

Rivolgere le richieste accompagnate dall' importo alla sede del T. C. I., Milano.

Guido Rava Sforni, Mantova	Cartelli N.	2	L.	20 —
T. C. I., Cesana Torinese	" "	1	"	30 —
Municipio di Tempio	" "	4	"	55 —
" di Albenga	" "	3	"	55 —
Deputazione Provinciale, Grosseto	" "	15	"	315 —
March. Peruzzi De Medici di Firenze	" "	3	"	60 —
Deputazione Provinciale, Milano	" "	2	"	50 —
Municipio di Fagagna	" "	2	"	50 —
" di Bovolenta	" "	3	"	90 —
Deputazione Provinciale, Genova	" "	1	"	15 —
Luigi Salsi, Napoli	" "	2	"	20 —
Avv. Vittore Teisceira, Roma	Cartelli N.	2	L.	50 —
Cav. Uff. G. B. Balbi, Strevi	" "	1	"	30 —
Deputazione Provinciale, Firenze	" "	20	"	440 —
Municipio di Riese	" "	13	"	175 —
Deputazione Provinciale, Girgenti	" "	1	"	10 —
Comm. Johnson, Milano	" "	15	"	200 —
Provincia di Lucca	" "	1	"	10 —
Deputazione Provinciale, Grosseto	" "	5	"	170 —
Municipio di Cerea	" "	1	"	35 —
Totale	Cartelli N.	4028	L.	65 422 50

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Dicembre 1909.

SOCI VITALIZI (*)

ABBIATEGRASSO, Kluzer Antonio — ACQUI, Beccaro Giovanni, Junior — ALBA, Gaddo avv. Rolando — ALBAREA, Manzoni co. Domenico — ALESSANDRIA — Bonicelli Teresio — ANCONA, Lanari Mariano; Rocchetti Umberto — AREZZO, Albergotti march. Giuseppe; Konz Giacomo — ASOLO, Briseghella Zeno G. F. — ASTI, Siravegna Cesare — ATINA, Visocchi cav. Orazio — BELLUNO, Marconi Marco; Miari Fulcis prof. Francesco — BELL-VILLE, Carlomagno Enrico; Carlomagno Vincenzo; Marcasoli Luigi — BERLINO, De Vredenburch Jonkheer bar. Charles — BESOZZO, Quaglia avv. Giuseppe — BIELLA, Fogliano Teresio Eugenio; Gallo Achille; Penna Ernesto — BOLDENIGA, Corniani Decio — BOLOGNA, Belvederi Giovanni; Salem Ralph; Tivoli Renato Enzo — BOVOLONE, Gagliardi Remo — BRESCIA, Glisenti rag. Guido — BUENOS AYRES, Dell'Avalle Enrico; Devoto comm. Antonio; Galvani ing. Enrico; Lesca Agostino; Macchi di Cellere conte Vincenzo; Mugina Miguel D.; Pedreali ing. cav. Giuseppe; Pietranera Josè; Sacerdote ing. Alessandro; Speroni Pietro — BUSTO ARSIZIO, Venzaghi Carlo — CAGLIARI, Madonini ing. Filippo — CAMOGLI, Oneto rag. Antonio — CARAVAGGIO, Oreni Mario — CARRARA, Camera di Commercio ed Arti — CASTEL CARNASINO, Coopmans Alfonso — CHIAVARI, Canevaro Gerolamo; Sanguinetti cav. Bartolomeo; Solari Agostino — CODOGNO, Biancardi Carlo — COLOGNA VENETA, Gaspari Antonio — COMO, De Col rag. Giovanni — CORDOBA, Bigi Tullo — CREMONA, Decio dott. Camillo; Parino Marco; Pezzini ing. Raffaele; Pontiggia ing. Giuseppe — DEHIZA, Racca Angelo — FAENZA, Gheba ing. Giuseppe — FELTRE, Sailer Giuseppe — FIRENZE, Alinari Giuseppe; Micali Giovacchino; Romanelli Lorenzo — GALVEZ, Parodi Angelo — GENOVA, Alberti Paolo; Durazzo March. G. Maria; Frugone Luigi; Hofer Ugo; Preti Camillo; Rocca Raffaello; Troncana Angelo fu Pietro — GRISOLERA, Dalla Zorza Pier Luigi — GUSSAGO, Peracchia dott. Anacleto — INTRA, Majoni Piero; Muller Carlo — LATISANA, Gaspari Giorgio — LECCO, Grassi Alberto — LEONES, Canale Nardo; Cerminato Gio-

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

OTAV

.. .. Biciclette .. ..

Motori industriali

Officine Türkheimer

per Automobili e Velocipedi

MILANO

Via Lambro, 4 — Via Sirtori, 5

AUTOMOBILI

ITALA

Nuovi Modelli 1910

Esclusiva di vendita per l'Italia:

Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano

Capitale Lire 2.500.000

TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Ing. L. TROUBETZKOY & C.

MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO

FARI - FANALI

GENERATORI

Brevettati TROUBETZKOY

SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.

CHIEDERE CATALOGHI

vanni; Garetto Donato; Peiretti Francesco — LESA, Tadini Diego — LOCARNO, Vivanti dott. Italo — LODI, Beonio Brocchieri ing. Enrico — LONIGO, Donati Donato — LUZZARA, Bosi Ercole — MACIEL, Carlino Giovanni — MANIAGO, Faelli Vittorio — MANTOVA, Amaldi Giordano, Cristofori ing. Alberto; Scalori Arturo — MERCATINO CONCA, Bianchini Massoni Tommaso — MESSINA, Buganza comm. dott. Gino; Trombetta Giacomo — MEZOLOMBARDO, Inzigneri ing. Enrico — MILANO, Bertazzoli dott. Annibale; Brambilla Eugenio; Camuzzi ing. Carlo; Celada Felice; Cirla ing. Ernesto; Contini Emilio; Costabel V. Alberto; Dal Pozzo march. Fazio; De Benedetti ing. Umberto; Donzelli ing. Annibale; Esterle ing. Carlo; Falchetti Tancredi; Filippini avv. Angelo; Flaig Enrico; Florio ing. cav. Giuseppe; Formenti Giuseppe; Frova Arturo; Garzonio Mario; Guigoni Maurice; Guzzi Pericle; Jarach ing. Aldo; Jung Maurizio A.; Lazzaroni Ausano — MILANO, Macoratti Achille; Manini Oreste; Marchi Pietro Teodoro; Menozzi comm. prof. Angelo; Moldenhauer dott. Carlo; Monti Decimo; Negri Mario; Panceri rag. Giuseppe; Pastori Giuseppe; Piazza Pippo Maria; Piazzi avv. Virgilio; Rossi ing. Attilio; Turati ing. Renzo; Vismara rag. Carlo — MODENA, Cavalli Paolo — MONZA, Cesani Carlo; Gallieni Angelo — NAPOLI, Chiaberto G. B.; Gutteridge Norman — NICOSIA, Speciale Alessi Giuseppe B.llo di Mollia — NOVARA, Bollati Vittorio; Rosina ing. Mario — ONEGLIA, Dobson Dorothy; Stella Cecil — PADOVA, Società Anonima per la ferrovia Verona-Caprino-Garda — PALAZZOLO SULL'OGLIO, Lanfranchi Angelo; Lanfranchi Paolo Gentile — PALERMO, Rodanò Carlo — PASIANO, Saccomani ing. Vincenzo — PAVIA, Azzimonti cap. Primo; Pazzi Giuseppe; Trabucchi dott. Luigi — PESARO, Roberti ten. Roberto — PIACENZA, Cigala Fulgosi co. Alfonso; De Maldé cav. dott. Giuseppe — PINEROLO, Acino Pietro — POJANA MAGGIORE, Brojanigo avv. Federico — PORTO ALEGRE, Reverini cav. Giambattista — RAFAELA, Ferrero Antonio — RAPOLANO, Pulselli Edoardo — REDONA, Baertsch Alberto — REGGIO EMILIA, Arbib Angelo; Carmi Giuseppe; Silvi Corbelli Piero — RIVA, Poli Guido — ROBECCO SUL NAVIGLIO, Scotti Giovanni — ROMA, Camera Commercio ed Arti; Cremonesi cav. Filippo; Direzione Generale Privative; Di S. Martino Valperga co. E.; Germani avv. Edoardo; Nistelweck Alberto; Odescalchi princ. Enzo; Tonielli Augusto — ROMAGNANO SESIA, Nodari Corrado — ROSARIO SANTA FE, Beltrame Antenore; Brusaferri Stefano; Campra Stefano; Facciano Battista; Frugoni Domingo; Mazza Agostino; Olcese Luigi M.; Pagliano Alessandro; Peracca Filippo; Sivori not. Bartolomè; Zolezzi Manuel — SALA BAGANZA, Carrega Bertolini march. Andrea; Carrega Bertolini march. Franco, principe di Lucedio — SALCANO, Lenassi Oddone — S. LAZZARO DI SAVENA, Grandi Natale — S. CROCE DI MAGLIANO, Mascia cav. dott. Pasquale — SANTA FE, Damiani Salvador — S. AMBROGIO OLONA, Cattaneo Ferdinado — SARONNO, Gianetti Giuseppe — SASTRE, Armissoglio Cesare; Spiaggi Giuseppe — SAVONA, Bruno ten. Gaetano — SCANDIANO, Angelini dott. Mario — SENNA LODIGIANA, Castoldi Remo — SEVESO, Zeuner Federico SOMMA LOMBARDO, Dolci Gerolamo — SONCINO, Dordoni cav. Gino — SONDRIO, Bargoni cav. Giulio — SORESINA, Beretta Fausto — SPEZIA, Pinelli ing. Ettore — SULMONA, Manara Odoardo — SUNCHALES, Carabelli Santiago — SUZZARA, Falavigna Antonio — TAGLIOLO MONFERRATO, Pinelli Gentile march. Giacomo — TERAMO, Deputazione Provinciale — TORINO, Alberti Teppa ing. Pier Luigi; Barsanti Attilio; Boroli avv. Marco Adolfo; Bustico Carlo; Cagnola Alberto; Cattaneo avv. Paolo; Cavalchini dott. Mario; Ceriana ing. comm. Francesco; Entreves conte Hector; Fenolio Bernardo; Fossati Reyneri conte Filippo; GAMBA nob. ENRICA MARGHERITA; Golgi Luigi; Lanza Giuseppe; Marchini comm. Francesco; Ovazza Alfredo; Quagliotti Carlo; Riberiavv. G. B.; Salengo Carlo; Savoretti Giuseppe; Solaroli Carlo — TRIESTE, Righetti ing. Giusto; Segre comm. Salvatore — UDINE, Cesarotto Luigi — VALDELLATORRE, Papa avv. Giacinto — VALDENGO BIELLESE, Rosazza Celestino — VALMAGGIA, Bader I. C. — VEDANO OLONA, Boggo Lodovico — VENEZIA, Barasciutti Enrico; Lavezzari comm. ing. Filippo; Masciadri Guido; Toso Gino — VERONA, Bernardinelli G. B. Michele; Da Lisca conte Bandino; Palazzoli Carlo — VIAREGGIO, Rospigliosi principe Giulio.

FANALE A LUCE ELETTRICA PER BICICLETTE

Tipo "CITTÀ,, durata d'accensione 20 ore con lampadina da candele 1 ½
Prezzo del fanale completo L. 25 —

Tipo "SPLENDOR,, durata d'accensione 10 ore con lampadina da 4 candele.
Prezzo del fanale completo L. 30 —

Peso dell'apparecchio completo Chg. 1.400.

Ogni spedizione è accompagnata da una breve istruzione per caricare l'accumulatore in casa servendosi dell'impianto d'illuminazione elettrica.

Ditta
GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO
UDINE

VELOCIPEDI DI PRIMO GRADO

ATALA

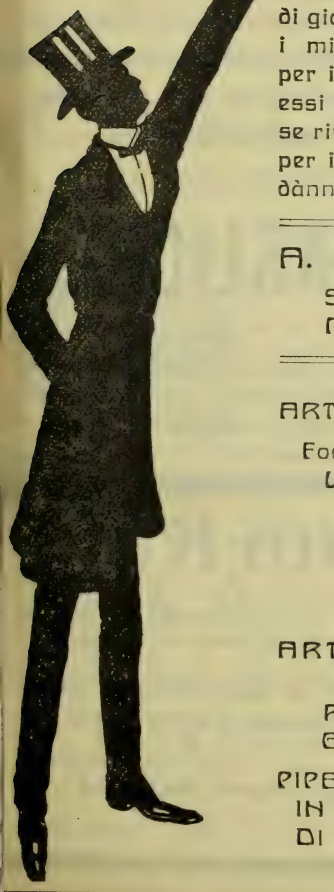
CHIEDERE CATALOGO 1910

GUIDO GATTI & C.
MILANO
Riparto Gambaloita N. 50 A

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Antonioletti Giacomo, Bajardino Romolo, Collegio degli Ingegneri, DE GNOLI contess. ANNETTA.
Acqui. — Basaluzzo Gaetano, Cristina Agostino, Silva cav. prof. Ercole.
Asti. — Passerini rag. Alfredo.
Casale Monferrato. — Pugno geom. Evasio.
Montiglio. — Genovese Riccardo.
Novi Ligure. — Società Anonima Tramvia Novi-Ovada e ferrovia Basaluzzo-Frugarolo.
Ovada. — Lucchesi Mario.
Refrancore. — Mortara rag. G. Giacomo.
Tortona. — Caravaglios ten. Giorgio, Regia Scuola Tecnica « Domenico Carbone ».
Vignale Monferrato. — Calleri Vincenzo.
ANCONA. — Battistini dott. Americo, Cerboni cav. avv. Enrico, Maggini Bruno.
Castelfidardo. — Picciafuoco Italo.
Chiaravalle. — Minghetti ing. Stello.
Cupramontana. — Piccioni Romualdo.
Jesi. — Negromanti ing. Antonio, Salvati Serafino.
Osimo. — LARDINELLI ANNA MARIA.
AQUILA. — Taito cap. Filippo.
Amatrice. — Municipio.
AREZZO. — Badaloni Roberto, Caneschi Pasquale, Zottoli ing. Carmine.
Bibbiena. — Magnini Giuseppe, Teucci avv. Gioacchino.
Castel S. Niccolò. — Vettori not. Lorenzo.
Tortona. — Manciati Augusto.
Montevarchi. — Mannucci dott. Ezio.
S. Giovanni Valdarno. — Somigli Giorgio.
ASCOLI PICENO. — *Fermo.* — Società Ciclistica « *Firma Fides* ».
Grottammare. — Circolo di Lettura.
Montesampietrangeli. — Acerbotti Lorenzo.
Monsampietro Morigo. — De Renzi dott. Giuseppe.
S. Benedetto Tronto. — Falaschetti Vincenzo.
AVELLINO. — *Caposele.* — Grimaldi Vincenzo.
BARI. — Ditta Nalbone Giovanni e Compagni, Gercignani cap. Eugenio, Guido Vincenzo, Mammalucco Ferdinando, Messineo Alfredo, Salvati Michele.
Altamura. — D'Elia Francesco, Mazza Giuseppe, Miggiano Luigi.
Canosa. — Caporale Mauro.
Giovinazzo. — Sciso Saverio.
Monopoli. — Circolo Unione, Dalena Not. Antonio.
BELLUNO. — Casagrande Umberto.
Longarone. — Da Corte Michele, Todoverto Raffaele.
Mel. — Chiarelli not. Onorato.
Pieve di Cadore. — Ditta Vicario e Bonazzola.
BENEVENTO. — *S. Bartolomeo in Galdo.* — Colatruglio cav. Pietro, Vadurro Giuseppe.
BERGAMO. — Colombo Piero, Ghilardi Silvio, Gualteroni Ambrogio, Tosetti Ugo.
Almenno S. Salvatore. — De Caroli Spartaco
Azzone. — Belli Don Carlo.
Fara d'Adda. — Canevisio Angelo, Duncan Hermann.
Fontanella. — Gandolfi Raffaele.
Gorle. — Magni Paolo.
Grumello del Monte. — Locatelli Clemente.
Osio Sotto. — Presezzi Luigi.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.



Così alto salterete di gioia acquistando i miei articoli, sia per il guadagno che essi vi procurano, se rivenditori, come per il piacere che vi dànno, se acquirenti.

A. RAIMONDI
S. Vicenzino, 4
MILANO

ARTICOLI SPORT
Foot-ball
Lawn-Tennis
Cricket
Croquet
Ping-Pong
ecc.

ARTICOLI SOCIETÀ
Roulettes
Giuochi, ecc.

PIPE
IN PANNOCCHIA
DI GRANTURCO

Premiato Stabilimento Artistico Industriale
AUGUSTO GEROSA
MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)
INCISIONI — SMALTI — MINIATURE
Oreficerie ed argenterie smaltate
STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI
Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.
Coppe con fregi smaltati
Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

"LA LUMINOSA"
REGINA DELLE LASTRE FOTOGRAFICHE!
SERRAVALLE SCRIVIA

Le Lastre SCHLEUSSNER
le più raccomandabili per paesaggi e lo sport
Listino a richiesta.
Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.

D.R G. LANGBEIN & C.O MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)

Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la

Deratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura

MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, FULITRICI, ECC.

Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essiccamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000

Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1908 L. 15 067 969, 95

RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA**

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITA' CIVILE

La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Società Anonima — Capitale L. 105.000.000 interamente versato

Fondo di riserva ordinario L. 21.000.000 — Fondo di riserva straordinario L. 14.000.000

Sede Centrale: MILANO ALESSANDRIA - BARI - BERGAMO - BIELLA BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO-ARSIZIO CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA LIVORNO - LUCCA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA ROMA - SALUZZO - SAVONA - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA

Rappresentanze a TUNISI, presso Banque Commerciale Tunisienne

BRASILE, presso Banco Commerciale Italo-Brasiliano

LE FOTOGRAFIE SPORTIVE si stampano in inverno, presto, facilmente e costantemente sulle Carte e Cartoline postali

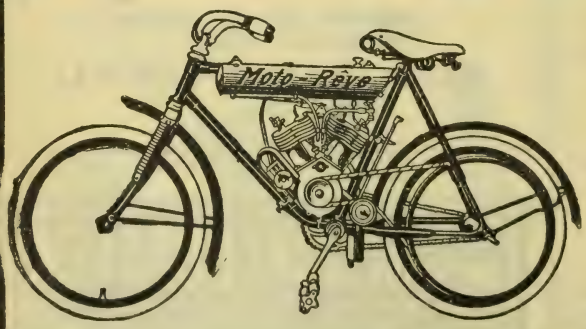
"SATRAP - GASLICHT"

In vendita nei negozi di articoli fotografici

Chemische Fabrik auf Aktien (vorm. E. Schering)

Photographische Abteilung — Charlottenburg, Tegeler Weg 28/33

Agenti Generali per l'Italia: FRATELLI BORA - GENOVA



La Moto-Rêve

è di gran lunga la miglior BICICLETTA A MOTORE

2 HP. - 2 Cilindri - Magneto - 32 Kg.

Chiedere il Catalogo 1909

che viene spedito gratis e franco ai soci del T. C. I.

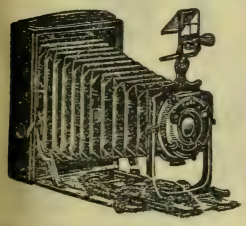
La Moto-Rêve Italiana

Corso Magenta, 27 - MILANO - Telefono 73-63

Romano di Lombardia. — Cantoni Angelo.
Scanzo. — Galimberti Gino.
Trescore Balneario. — Ambiveri Pietro.
BOLOGNA. — Berti Umberto, Boni rag. Romeo, Bortolotti rag. Alessandro, Fanti Carlo, Finelli Angelo, Gallini Paolo, Gnudi Arrigo, Maccaferri Giuseppe, Panizza Alfredo, Rossi Luigi, Termanini Giuseppe, Tramontano Guerritore Giovanni, Vicenzi Gaetano.
CASTEL S. PIETRO. — Agostinelli avv. Alfredo.
Fornione. — Tampieri Don Francesco.
Imola. — Bartolotti Francesco, Gaiba Enea.
Minerbio. — Cocchi Giuseppe, Tinarelli Giorgio.
BRESCIA. — Arici Flaminio Vincenzo, Bravo Dante, Bruni Angelo, Catterina Giacomo, Foresti Flaviano, Gallia Antonio, Garilli Federico, Mazzoli Vittorio, Pavoni Umberto, Poletti Alfredo, Racheli Dante, Rubessi Nicola, Sugari Antonio, Zanardelli Federico.
Bagnolo Mella. — Lombardi Lorenzo, Zanotti Carlo.
Cogozzo. — Gibello Palazzo Oscar.
Corna di Darfo. — Orizio Don G. B.
Gerolannova. — Del Re Francesco.
Luzino. — Tabladini Giacomo.
Padenghe. — Corsini Andrea.
Palazzolo sull'Oglio. — Mazzoli Luigi, Rosa Carlo, Sport Club.
Rovato. — Monteverdi Vittorio, Municipio, Tampalini Mons. Don Domenico
Salò. — Uboldi Giuseppe
S. Eufemia della Fonte. — Rapuzzi Osvaldo.
Torbole Casalio. — Bolognesi Alfonso.
CAGLIARI. — Contini Delogu Angelo, Illario Giuseppe.
Buggerru. — Lecis Francesco.
Ghilarza. — Sanna Totoni.
Ortueri. — Sotgiu Cicito.
S. Vito. — Cucca Silvio, Marci Domenico, Pani Beniamino.
Siliqua. — Corrias Emanuele.
Sorgono. — Pinna Fiori Antonio Luigi.
CAMPOBASSO. — Del Lupo ing. Angelo, Jammarino Luigi.
Larino. — Pietrantonio Gaetano.
S. Croce di Magliano. — Colamussi Adamo, Del Gatto Michele, De Matthaeis Alessandro, Mascia avv. Antonio, Mascia dott. Giovanni, Pallante cav. Aurelio, Pallante Luigi, Pettulli Michelangelo, Pilla rag. Annibale, Spanò Francesco.
CASERTA. — Cassella Onorato.
Arienzo. — Migliore cap. dott. Nicola.
Arpino. — Magliari prof. Giuseppe.
Formia. — Circolo dell'Unione, Clivio Carletto
Teano. — Giordanelli Don G. B.
CATANIA. — Bucca prof. Lorenzo, Buscalioni prof. Luigi, Galì dott. Giuseppe Felice, Grassi Cristaldi prof. Giuseppe.
CATANZARO. — *Cotrone.* — Lucifero march. Armando.
Montelcone Calabro. — Calderari nob. col. Luigi.
Serra S. Bruno. — De Fiore barone Ottorino.
CHIETI. — FOÀ PALMIRA, Perrotti geom. Vincenzo, Torcione ingegner Olindo.
Lanciano. — Del Bello avv. Vincenzo.
Torino di Sangro. — Nicolucci dott. Antonio.
COMO. — Logoluso dott. prof. Pietro, Monetti Angelo, Rosasco Mario, Vignarea Rosa.
Alzate con Verzago. — Pernigotti Giulio.
Angera. — Bombelli Francesco.
Besano. — Maggi Bernardo.
Brivio. — Benasedo Renato, Vercelloni Salvatore.
Cantù. — Marelli Raimondo.
Casalzuigno. — Felli Vittorino.
Cernobbio. — Vietti Marino.
Cernusco Lomb. — Saluti Guido.
Colico. — Scalcini Pietro.
Cuveglio in Valle. — Calori Carlo.
Erba. — Mambretti Giuseppe, Mauri Angelo.
Laorca. — Corti Costantino.
Lecco. — Oggioni Antonio, Rossi Giovanni.
Lezzeno. — Ponisio Mario.
Luino. — Maitre Mario.
Maslianico. — Cherchi Proto, Forni Giacomo, Mazzocchi Enrico.
Merate. — Baslini Ernesto.
Olgiate Comasco. — Municipio.
Porto Ceresio. — Dalia Giovanni.
Urago. — Bonsignori Enrico.
Urio. — Badiali Carlo.
Varenna. — Cervio dott. Francesco.
Varese. — Ganna Luigi, Riva Amilcare, Speroni Luigi.
Vedano Olona. — Aliverti Fermo, Bollini Luigi, Gini Luigi.
Velate. — Piatti Tomaso.
Vergobbio. — Femoli Giosuè.
COSENZA. — *Mormanno.* — Ciotti Giuseppe.
CREMONA. — Barbieri Silvio, Davidi Fulvio, Falchetti ing. Giusep-

CARLO GRIMALDI

MILANO ✦ Piazzale Venezia, 3



Grande assortimento di Apparecchi Fotografici moderni
con ottica di ZEISS - GOERZ - VOIGTLÄNDER - MEYER, ecc.

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA
accennando il numero di tessera.

Si accettano apparecchi usati in cambio.

INTERESSANTE! Domandare Bollettino mensile degli Apparecchi usati con obbiettivi d'autore. — PREZZI D'OCCASIONE

AUTOMOBILI
ITALA

Nuovi Modelli 1910

Esclusiva di vendita per l'Italia:

Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000

TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Premiato Stabilimento Artistico

UNIONE ZINCOGRAFI

Via Spontini, 5 - MILANO

Telefoni 71-08 e 21-81

FORNITORI DEL T.C.I., DELLO STATO E DELLE PRIMARIE CASE EDITRICI

RAPPRESENTANZE: TORINO - GENOVA - FIRENZE MODENA - COSTANTINOPOLI

pe, Leggeri rag. Cesare, Mantovani Giuseppe, Pedroni Gaetano. Ratti avv. Arnoldo, Zighetti Ottorino.
Annicco. — Somenzi Giuseppe.
Cappella Cantone. — Baggi Angelo.
Castelleone. — Merighi dott. Menotti.
Cicognolo. — Guido Adolfo.
Cignone. — Brambilla Francesco.
Corte dei Cortesi. — Cesari Ferruccio.
Crema. — Moretti Carlo.
Ombriano. — Antonietti Don Riccardo.
S. Bassano. — Azzali Ubaldo.
Soresina. — Beretta Luigi, Sorini Ottorino.
CUNEO. — Circolo Sociale.
Alba. — Roggeri avv. Carlo.
Costigliole Saluzzo. — Falcone Antonio.
Envie. — Bono G. Giuseppe, Buzzi cav. Eugenio.
Ormea. — Colombo Giov. Giuseppe, Seno Serafina.
Prazzo. — Baralis Ludovico Tomaso.
Roburent. — Roatis Giovanni.
Saluzzo. — Bertola Ernesto, Bressy Mario, Ferrando Giuseppe, Giordano Carlo.
Sampeyre. — Ferrari Domenico.
FERRARA. — Badia rag. Flavio, Gordini Giuseppe, Marciano avv. Rosario, Pirani Giuseppe.
Cento. — Marvelli Aldo.
Le Venezie. — Parmeggiani dott. Adolfo.
Pontelagoscuro. — De Paoli Dino, Molinari Giuseppe.
FIRENZE. — Bencini Gino, Conforti Enrico, Euzmann Emil, Macari Vittorio, Paoletti Guglielmo, Pecori Armando, Sansoni Fernando, Siciliano prof. dott. Luigi, Wiesemann Willy.
Bagno a Ripoli. — De Pazzi Cosimo.
Castelfranco di Sotto. — Aglietti Fernando.
Figline Valdarno. — Donati Corso.
Greve. — Anichini Guido.
S. Godenzo. — Tellarini Ercole.
Settignano. — Kiessling dott. Max.
FOGGIA. — Campo Andrea, Sala Convegno ufficiali 14° fanteria.
Cerignola. — Reale dott. Ettore.
Lesina. — Lorizio Angelo.
FORLI'. — Camera Commercio.
Cesena. — Biffi dott. Giuseppe.
Rimini. — Barilari Nicola, Leonardi Francesco, Reggiani dott. Pietro.
Santarcangelo. — Carlini Carlo.
Sogliano al Rubicone. — Raggi Decio.
GENOVA. — ANSALDO VIANI GIUSEPPINA, Baletto Enrico, Beghi Mario, Boeris Edoardo, Bozzano Ferdinando, Brichetto Attilio, Casaccia Luigi, Cambiaso ing. Emanuele, Federici dott. Federico, Ferry Giorgio, Guerello Costantino, La Valle Ormondo, Luccini Umberto, Menniti prof. cav. Francesco A., Oddone ing. Cesare, Paoluzzi Gerolamo, Podestà Enrico, Rapallo Giulio, Reiter Ferdinando, Ruzza Enrico, Santamaria Domenico, Zanotti Pietro.
Albissola Superiore. — Società Sportiva « *Nel Moto la Vita* ».
Bolzaneto. — Bellinarri Giovanni.
Borzoli. — Merea Edoardo.
Borzonasca. — Molinelli Giovanni.
Cavi. — Daneri Giuseppe, Frugone Giulio Antonio.
Cornigliano. — Schurmann prof. P. O.
Dego. — Botta Giuseppe.
Finalborgo. — Tortora Giacomo.
Quinto al Mare. — Morisi.
Riva Trigoso. — Denegri Stefano.
Sampierdarena. — Rocca Augusto.
Savona. — Arnaldi rag. Gerolamo, Bignami Sottot. Mario, Club Alpino Savonese, Ercole rag. Giovanni, Frumento avv. Luigi, Garlaschi Ottavio, Landini Alcide, Magliano E. A., Manieri Marino, Nicola nob. Ten. Albino, Romolo avv. Franco Saverio.
Scurtabò. — Zappettini Lorenzo.
Sestri Ponente. — Rivabella Lanfranco, Rossi Piero.
Spezia. — Bollo cap. cav. uff. Gerolamo, Ceretti Mario, Culli ing. Pindaro, Mongero ing. Donato, Paganini Dante.
Temossi. — Bernero Serafino.
Ziona. — Callegari Don Carlo.
Zoagli. — Baffico Emanuele, Chighizola dott. Andrea, Denegri Bartolomeo, Liccioli ing. Mario, Loni Romano, Piaggio Agostino, Queirolo Pietro, Romano Benedetto.
GIRGENTI. — Accardi prof. Salvatore.
Casteltermini. — Sanfilippo Silvestro.
Lampedusa. — Bozzani Ten. Pietro.
GROSSETO. — Valle avv. cav. Pietro.
LECCE. — Bozzoni Ten. Dante, Cittadini Giovanni, Cricelli Francesco, Cuttica sottot. Umberto, D'Arpe Mario, De Barberiis Cosimo, Ferrazzano Davide, Giannone Rodolfo, Mannaccio sottot. Vito, Martucci sottot. Luigi, Pepe cap. Ettore, Proli geom. Pietro, Quarta ten. Ottavio.
Carovigno. — Russo dott. Alfredo.
Cursi. — Macri geom. Gustavo.
Galatina. — Novi Salvatore.
Oria. — De Angelis Enrico
LIVORNO. — Benzimra G. M., Capius Carlo, Giusti Mario, Lazzerini

non dovete

(a meno di voler far un torto a voi stessi) acquistare una Bicicletta, senza prima aver osservata una **"GRITZNER,,** ***di ultimissimo modello 1910. — Supera di gran lunga tutto quanto è stato sin qui prodotto nell'industria ciclistica.***

Esaminare specialmente la particolarità dei nuovi manubri e freni. Le biciclette **"GRITZNER,,** (pneus "Dunlop,,) sono costruite non soltanto per chi adopera la bicicletta per puro diletto, ma anche, e specialmente, per coloro che della bicicletta se ne servono tutti i giorni per pratica utilità su strade o sentieri di campagna.

Materiali ottimi. — Lavorazione perfettissima.
Grande scorrevolezza ed eleganza.

35 anni di esercizio ***Agenzie in tutta Italia***

Chiedere splendidi cataloghi illustrati alla Ditta

ENRICO FLAIG - Via Moscova, 15 - MILANO

Rinaldo, Odifredi Giovanni, Selmi Gino.
LUCCA. — Casini Giocondo, Giorgi Giorgio.
Maggiano. — Giovannini Giuseppe.
MACERATA. — Ciarpella Attilio, Martini dott. Gaetano, Pizzarello Nicolò.
Porto Civitanova. — Squadroni Pietro.
Portorecanati. — Castellani Domenico.
Potenza Picena. — Bandini Argina.
Sarnano. — Forti Adolfo.
Tolentino. — Tallei Gino.
MANTOVA. — Comitato Mantovano per lo sviluppo della Navigazione Interna. Gandolfi Arturo, Pelaez avv. Pietro, Quiri Luigi, Rabbi Federico, Ruggenini avv. Gilberto, Sabbioni avv. Tullo, Tormene dott. Enrico.
Gonzaga. — Bigi Pietro, Giovannini dott. Almo, Sala ing. Tommaso.
Moglia. — Scarduelli Umberto.
Quistello. — Pignatti Ellero, Vecchi agr. Roberto.
Suzzara. — Aldrovandi Fausto, Catelli Probo, Codelupi Manlio, Masini dott. Luigi, Zucchi Armando.
Tabellano. — Pezzi dott. Costantino Licurgo.
MASSA CARRARA. — *Castelnuovo Garfagnana.* — Cavani Giovanni.
Pontremoli. — Michelotti Luigi.
MESSINA. — Allievi rag. geom. Amedeo, Chéneval ing. Giuseppe, De Ferrante ing. Ferdinando.
Barcellona di Sicilia. — Jalla prof. Corrado.
Lipari. — Caputo Felice, Martines Giuseppe.
Milazzo. — Gabbrielli sottot. Mario.
Salina. — Pellegrini Ciriaco.
Taormina. — Ragusa Tito.
MILANO. — Affer Virgilio, Agrati Angelo, Annoni Pietro, Arena Filippo, Associazione fra Disegnatori-Capi e Assistenti Tecnici, Auto Garage Centrale, Bacchi Adriano, Baietta Augusto, Balsamo Edmondo, Barbetta Carlo, Barzanò Aldo, Bassi Giovanni, Bedina Luigi, Bellani Angelo, Belletto Carlo, Bellotti Gaetano, Benzoni Giovanni, Bernasconi Eolo, Bernasconi Gaetano, Bertoglio Gino, Bevilacqua Erminio, Bianchi Aldo, Bianchi rag. Gino, Bianchi Giovanni, Bianchi Don Vincenzo, Biraghi Ambrogio, Biraghi Gaetano, Biral Carlo, Boccalari rag. Claudio, Bonetti Ettore, Bonfanti Giuseppe, Borgognoni rag. Carlo, Bossio Giuseppe, Botticella Arnaldo, Braga Luigi, Brambilla Ambrogio, Brambilla Mario, Bravo Pietro, Burlando prof. Leopoldo, Buzzacchi Luigi, Canti cav. ten. col. Agostino, Capelli Angelo, Caperna ing. Alfredo, Carcassoli Ennio, Casati Marco, Casella Giuseppe, CASOLATI EMILIA, Castelli Enrico, Castoldi Angelo, Cavadini Noemi, Cazzago Donato, Cella Francesco, Cerri Amedeo, Ceruti Erminio, Chemasi Sebastiano, Cigada Francesco, Cocchi Enrico, Coen ing. Colombo, Cohen Carlo, Colombo Luciano, Comotti Eugenio, Corti Enrico, Cremaschi Angelo, CREMASCHI ROSITA, De Herra Alberto, Della Croce Gaspari ing. Alcherio, De Marsi Cesare, De Martino Emilio, De Vecchi dott. Cesare, Dieterich Hans, Ditta Biotti e Merati, Dominioni Guido, Donadoni Bernardo, Donini Lamberto, Eichholzer Roberto, Erba Attilio, Fano Nino, Ferrante Gaetano, Ferrari dott. Pietro, Ferrario prof. ing. arch. Giuseppe, Ferretti rag. Diego, Ferrino Antonio, Figini Attilio, Figini Oddone, Focacci Francesco, Foglia Luigi, Fornengo Luigi, Forzani Felice, Fossati Vittorio, Fretta Virgilio, Gandolfi Celeste, Garofaro Giuseppe, Gattoni Giuseppe, Genovese Giusto, Giambartolomei Aldo, Giambartolonei Oddo, Gianini Achille, Goldoni Augusto, Granata Edmondo, Guasconi Piero, Guzzi Giuseppe, Jemoli Battista, Lampugnani Giuseppe, Landi Luigi, Landoni Paolo, La Porta Gino, Lentati Giovanni, Levi prof. Attilio, Levini Gaetano, Linati Luigi, Locca Beniamino, Lorusso Pietro, Magnani Francesco, Magnoni cav. ing. Giuseppe Carlo, Mainardi Gualtiero, MALAPELLE NERINA, Malinverni Ernesto, Mantovani Antonio, Manzoni nob. Ivano, Marazzi Giovanni, Marchesi Giacomo, Mariani Francesco, Marnieri Carlo, Mattersdorff Paolo, Mauri Carlo, Mazzolari Osvaldo, Meazza Carlo, Merati Carlo, Meroni Algor, Meschini Anacleto, MIGLIAVACCA MARINA, Milani Luigi, Moneta Giovanni, Morganti Luigi, Morini Ulderico, Mornati Emilio, Moroni rag. Guido, Motta Achille, Negri Luigi, Nicolini Giovanni, Norsa Giulio, Oggioni Ermanno, Oggioni Palmiro, Orlandi Giuseppe, Pasini Achille, Pasta Emilio, PAVESI AGNESE, Penzo Edgardo, Perabò Emilio, Perego avv. Angelo Enrico, Perego Giacomo, Piacentini Ottavio, Ponti Orlando, Pugliesi

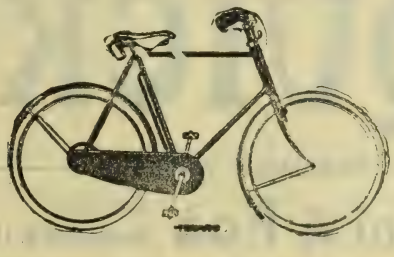
Per conoscere le ottime qualità della bicicletta TRIUMPH bisogna provarla sulle strade di campagna. E' così deliziosamente scorrevole, è così perfettamente registrata, così comoda, così leggera che godete certamente ad ogni miglio che percorrete. E' una bicicletta fabbricata, per voi, da abili meccanici e non da donne. Fatta per dilettare; fatta per rendere buoni servigi.

I Cicli a Motore TRIUMPH sono pure ottimi; assolutamente di fiducia e comodissimi.

Il Catalogo si spedisce franco di posta dalla

Triumph Cycle Co. = Coventry
England

oppure da qualsiasi dei nostri Rappresentanti qui a fianco elencati.



MILANO - Palmiro Zignone successo ad Attilio Beretta, Corso Porta Romana, 05.
ANCONA - R. Arduini Marchini.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Corso Garibaldi, 11.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
GENOVA - G. Mentasti, Via Edera, 5 rosso
LIVORNO - G. Gambini, Piazza Carlo Alberto, Via Giovannetti
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
MODENA - Auto-Garage Gatti, Via Emilia.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Via Carlo Alberto, 31.
PADOVA - G. Apergi, Via del Santo, 12 C.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Borgo Leon d'Oro, 10
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage.
PESCARA - D'Aurelio Melfino.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 14.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 9.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.

avv. Alberto, RATAGGI PAOLA, Ratti Arturo, Riboni rag. Silvio, Rivetta Romeo, Rognoni Don Ermenegildo, Ronchi Camillo, Rosettani Mario, Rossi Ercole, Rottola Enrico, Rutigliano Andrea, Sala Carlo, Scalfi Giovanni, Scarazzini Arturo, SCARPETTA ELENA, Scolari Giovanni, Società Anonima per la Trazione Elettrica, Spartaco Baldo, Stohl Pietro Rodolfo, Tibiletti Oreste, Torriani Emilio, Tosi Felice, Travaini Mario, Trezzi Arturo, Tridenti Claudio, Usuelli Imeo, Vecchi Virgilio, Veronesi Luigi, Vimercati Aldo, Vittorio rag. Cesare, Voetsch Waltber, Wilmant Carlo, Winkelhausen Giovanni, Zanotti rag. Amilcare.

Abbiategrasso. — Ponti Gino, Zorzi dott. Aristide.

Affori. — Morandi Ermenegildo.

Balsamo. — Bigatti Enrico, Bigatti Luigi, Bonalumi Angelo, Mariani Giuseppe, Tremolada Pietro, Trezzi Luigi.

Cambiago. — Ravasi Giuseppe.

Casignolo I di Monza. — Arosio Livio.

Cassano Magnago. — Ceresa Romeo.

Castano I. — Mascazzini Luigi, Zorzoli dott. Leonardo.

Cesano Boscone. — Stabilini rag. Cesare.

Cimbro. — Moroni Giuseppe.

Gallarate. — Badoni Luigi, Colombo Stefano, Crosta Innocente, Rigamonti Cristiano.

Legnano. — Albini Nino, Marinoni Iiginio, Marinoni Vittorio.

Lodi. — Bulloni avv. Andrea, Camera di Commercio ed Arti, Dossena Antonio.

Magenta. — Riva Giuseppe.

Melegnano. — Giorgetti Ernesto.

Monza. — BOVARA MARIA, Caldirola Marco, Della Torre Romeo, Meregalli Enrico, Perego Alfredo, Rusmini Davide.

Musocco. — Bosisio Alfredo, Casati Santino, Cesana dott. Girolamo, Cucchetti Damiano, Mainardi Paolo, Morandi Angelo, Palazzolo Clemente, Pedretti Don Achille, Zucchetti Pio.

Precotto. — BUZIO IDA, Parravicini Giovanni, Russo avv. Vincenzo.

Seregno. — Amati Giuseppe, Pedrone Attilio, Schiatti Carlo, Silva Stefano, Viola Basilio.

Sesto S. Giovanni. — Arosio Angelo, Barbanti Federico, BATTILANA GIUSEPPINA, Beretta Alessandro, Cazzaniga Angelo, Cazzaniga Elia, Comi Alfonso, Ghezzi Edoardo, LOLLI MARIA, Perego Angelo, Perego Luca, Tabanelli Sennen.

Seveso. — Zeuner Fritz.

Somma Lombardo. — Buratti Alessandro, Gallea Mario.

Trenno e Uniti. — Salvini Ernesto.

Trenzanesio. — Coronelli Cesare.

Trezzano Rosa. — Miglietti Don Sebastiano.

Turro Milanese. — Oriani Natale.

Vaprio d'Adda. — Tavecchio Attilio.

Vergiate. — Galli Francesco, Magni Carlo, Merlo Ippolito, Spalla Vincenzo.

Villavesco. — Curti Felice.

MODENA. — Pagliani Gustavo. — Toschi Pier Luigi.

Carpi. — Lancelotti Everardo.

Maranello. — Fogliani Cincinnato, Pezzuoli Geminiano, Pezzuoli Pietro.

Pavullo. — Cornia avv. Lino, Scandiani dott. Luigi, Selmi dott. Giuseppe.

NAPOLI. — Alfieri Vittorio, Bianchi Mario, Caiazzo Ottavio, Cavalleri Alessandro, Formicola Francesco, Gandino Vittorio, Giordano avv. Gaetano, Irace cap. Francesco, Jannelli Gabriele, La Piccirella Ettore, La Rosa Ferdinando, Lovy dott. Manrizio, Piovella Luigi, Piscopo Edoardo, Sansone avv. Luigi, Tucci ing. Luciano.

Santagnello di Sorrento. — Baehr avv. Felix.

Sorrento. — Baldassini Giuseppe, Cavallo Enrico, Fanciullacci Gastone.

Vico Equense. — Circolo dell'Unione.

NOVARA. — Geddo Francesco, Rancilio Carlo, Scolari Santino.

Biella. — Gamba Adolfo.

Chiavazza. — Rosazza Pio.

Cossilla. — Norza Sigefrido.

Crealla. — Portigliotti Don Pietro.

Crescentino. — Beccario ing. Giov. Ettore.

Crevacuore. — Mazza Ilario.

Crevaladossola. — Rigotti Ettore.

Gattinara. — Bosia Carlo, Circolo Sportivo Gattinarese.

Ghiffa. — Minocci Pietro.

Lignana Vercellese. — Pretti G.ppe.

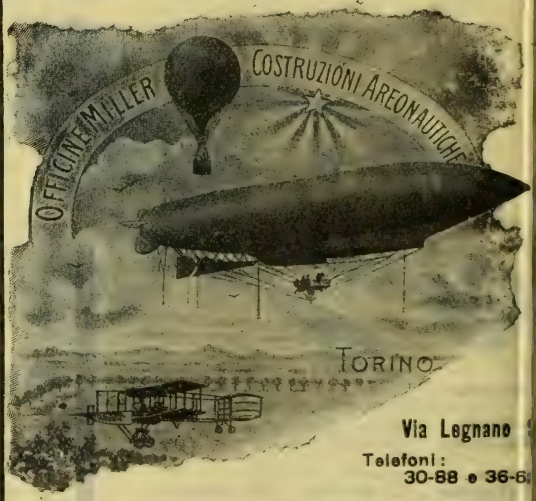
Mezzana Mortigliengo. — Tempia Ettore.

Occhieppo Inferiore. — Vigna cav. dott. Fortunato.

Oleggio. — Bonini Attilio, Borzini Carlo, Brazzelli Antonio, De Pedrini Ernesto, Fea Aristide, Galli Giuseppe, Massara Giacomo, Società Sportiva « *Volontà e Speranza* », Sonzini Donato, Viganotti geom. Ettore.

CICLI
RALEIGH
DI FAMA MONDIALE
Agenzia Generale per l'Italia:
ETTORE VEZZONI - MILANO
Rappresent. per Milano: ALESSANDRO GNOCCHI
Via S. Agnese, 4

PNEUMATICI INARRIVABILI!
QUICK
Depositari esclusivi:
Bini & Foà MILANO Via Bronzetti N. 11



Via Legnano
Telefoni: 30-88 e 36-6
ESECUZIONE DI QUALSIASI MACCHINA PER VOLARE DIETRO SEMPLICE SCHIZZO
AEROPLANI — ORTOTTERI — ELICOTTERI DIRIGIBILI
ESECUZIONE DI PROGETTI
MOTORI EXTRALEGGERI PER AERONAUTICA BREV. "MILLER,, 35-45, 60-70, 90-100 HP.
REGOLATORI AUTOMATICI DI EQUILIBRIO PER MACCHINE VOLANTI BREV. Ing. MILLER
MONOPLANO "MILLER,, m² 22 - m. 7×7 CON MOTORE "MILLER,, 35-40 HP., PESO Kg. 250 IN ORDINE DI MARCIA, COMPLETO L. 12500

Pallanza. — BELLORINI ved. PALLASTRELLI CRISTINA.
S. Maria Maggiore. — Cometti prof. Dante.
Suno. — Brigatti dott. Antonio.
Trobaso. — Ferrari Raffaele, Morganti Pacifico.
Tronzano Vercellese. — Cerati ing. Ottorino.
Vercelli. — Moncalieri Edoardo.
Vintebbio. — Albertone Andrea.

PADOVA. — Arslau dott. prof. Yerwaut, Bisello Ettore, Fontani Antonio, Rossi Adalberto, Spolato rag. Luigi.
Anguillara Veneta. — Urio Giuseppe.
Carmignano di Brenta. — Battisti Attilio, Zorzi Tobia.
Cinto Euganeo. — Rota rag. Giuseppe.
Conselve. — Celon Emanuele, Tosi de Romano Luigi.
Grantorto. — Tessari Angelo.
Pozzonovo. — Caron Zeffirino.

PALERMO. Bonanno Gaetano, Cacopardo Melita Salvatore, Capodici Ernesto, Celestre Giovanni, Chines rag. Camillo, Club Alpino Siciliano, D'Agnanno Giulio, PRINCIPESSA DI GRANATELLI, Diliberto Giuseppe, Foti Giuseppe, Giacalone Benedetto, Giuliana Ferdinando, La Mantica rag. Salvatore, Medici Vincenzo, Palma Tommaso, Peri rag. Rosario Carmelo, Teresi Giulio, Trapani Angelo, Vuturo rag. Francesco.
Cefalù. — Agnello avv. Nicolò.
Lercara. — Scalia Paolo.
Termini Imerese. — Zavagno Antonio.

PARMA. — Aquilini Leo, Azzali Edoardo, Canepari Giuseppe, Grazioli Gino, Luogo della Corte di Mineo sottot. Uberto, Valente sottot. Tullio, Vecchi Ennio.
Borgotaro. — Baduini dott. cav. Giovanni, Baduini Marco.
Colorno. — Barvitius Francesco.
Monchio. — Mansanti. Ferdinando.
Pellegrino. — Cadonici don Donnino, Capra Ferruccio. Capra Giuseppe, Dattaro Dario, Dattaro Narciso, Ericoli Artemio, Ericoli Giuseppe, Nani Aleardo, Peruzzi Augusto, Quattromini Giovanni.
Salsomaggiore. — Pattini rag. Romeo.

PAVIA. — Bignozzi Augusto, Golgi Giovanni, Torti Giovanni, Verri Domenico.
Cassolnovo. — Mazzini Giuseppe.
Casteggio. — Prata dott. Pio.
Dorno Lomellina. — Montanari Carlo.
Godiasco. — Simonelli dott. Candido.
Mortara. — Biscaldi Angelo.
S. Alessio di Lardirago. — Premoli Giuseppe.
Valle Lomellina. — Braccio geom. Vittorio.

PERUGIA. — Donati Guido, Vivenza prof. Alessandro.
Città di Castello. — Corsi Angelo. Minozzi Giuseppe.
Foligno. — Pasquini Ugo.
Orvieto. — Bracci dott. Ottaviano.
Rieti — Segatorri rag. Enrico.
Sangemini. — Società Anonima « Pro Sangemini ».
Terni. — Bartolucci Angelo.
Todi. — Isidori Ermillo.
Umbertide. — Guardabassi Giuseppe.

PESARO. — Costantini Aldo, Ricci rag. Pietro.
S. Lorenzo in Campo. — Associazione Popolare di M. S.
Urbino. — Gherardi Ettore.

PIACENZA. — Cella Luigi, Curtarelli avv. Leonida, Guardamagna Dante.
Agazzano. — Gatti avv. Felice.

PISA. — Marcucci Eugenio, Mariotti rag. Gino, Mastiani Brunacci conte Teodoro.

PORTO MAURIZIO. — Carli Antonio, Littardi Lodovico, Magaglio Giovanni Batt., Terrazzani Emanuele.
Bordighera. — Dent Hamilton.
Caramagna Ligure. — Garibbo Giacomo, Vassallo Armando.
Oneglia. — Capovilla Silvio.
S. Remo. — Elmer Hermann, Frankland Hood Alban, Rodi Luigi, Scotto Giovanni

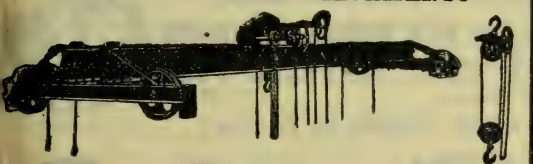
POTENZA. — Capasso ten. Giuseppe, Picciotto ten. Tomaso, Sala di Ritrovo dei Caporali e soldati 29° fanteria.
Melfi. — Del Giudice dott. Antonino, Gatti dott. Felice, Lopinto prof. Saverio.
Santarcangelo. — Mastrosimone dott. Nicola.

RAVENNA. — Bini Nicola, Serra Antonio.
Faenza. — Borghi Francesco fu Luigi, Santarelli Domenico.
Russi. — Parra Domenico.
Solarolo. — Tastori Giuseppe.

REGGIO CALABRIA. — Pianta geometra Donato, Zani ing. Gino.
Gerace Marina. — Melandri Francesco.
Siderno. — Misuraca Giuseppe.

REGGIO EMILIA. — Corradini Michele, Ferrero ing. Ernesto, Pasquali Amedeo.

APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO



FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

Via A. Manzoni, 31 - MILANO

MACCHINE e UTENSILI

per la meccanica di Precisione e di Costruzione e la Fonderia, per Costruttore in ferro, per Elettricista, Gasista, Idraulico, Lattoniere, Fabbrica scatole di latta, per Falegnameria, Carpenteria, Segheria, ecc., ecc.

Utensili Reishauer

LANCIA

1910 VETTURE LEGGERE 1910

con UN SOLO MOTORE di 20-30 HP.

Quattro diversi modelli di chassis:

Tipo corsa leggero, velocissimo, per due e tre posti.
Tipo ordinario da grande turismo.
Tipo allungato per vettura da città.
Tipo ordinario con guida inclinata per Torpedo-Body.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

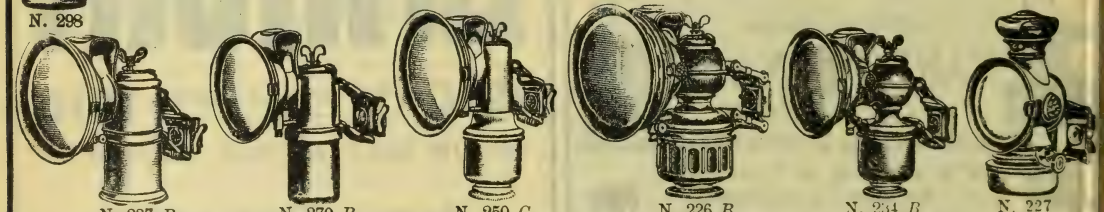
Via Petrarca, 31 - TORINO - Telefono 27-75

Telegrafo: "Lanciauto - Torino„

Montecchio. — Ferrari Arnaldo.
ROMA. — Agostini Luigi, Baldacci arch. Licurgo, Baldazzi Alberto, Barluzzi ing. Giulio, Baruchello Mario, Bonelli Mario, Buscaino Odilio, Calabi Arturo F., Calvi Emilio, Canti ing. Adolfo, Caravacci arch. Amerigo, Cartoni Ladislao, Caterini conte Stanislao, Ciocci Renzo, Cipriani Gino, Circolo degli Scacchi, Colangeli cav. Luigi, De Angelis Giuseppe, De Benedetti ing. Vittorio, Del Vecchio ten. Gualtiero, Di Martino avv. Edmondo, Faruffini Alessandro, Groggia Eugenio, Hoz Oscar, Ispettorato di Cavalleria, Leoni geom. Giuseppe, Maccari geom. Arnaldo, Menechinchesi Vincenzo, Novelli Enrico, Orlandi Mario, Pavon Vittorio, Piasini Umberto, Pierozzi Enrico, Polacco dott. Arturo, Riccardi Giorgio, Rossi Giulio, Sagretti dott. Claudio, Società Ingegneri e Architetti Italiani, Specchi Salvatore, Steffanini Cirillo, Valente Augusto.
Borille Ernica. — Fraioli dott. Francesco.
Giubianello. — Sbardella Giulio.
Monterosi. — Goldieri dott. Mario.
Nettuno. — Cerè Adolfo.
Rocca Priora. — Terranova dott. Salvatore.
Tivoli. — Cricchi dott. Alberto, Lucherini prof. Enrico, Rivaroli avv. Luigi.
Viterbo. — Bonanni rag. Giovanni.
ROVIGO. — Gallotti Antonio.
SALERNO. — Sessa G. B.
Badia di Cava. — Arnò Giambattista.
Cava Tirreni. — Garzo Giovanni
Giffoni Valle Piana. — Carpinelli ing. Vincenzo.
Rofrano. — Cammarano De Geronimo Crescenzo, Roberti dott. Nicola.
Sapri. — Gallotti Giuseppe.
SASSARI. — Costa sottot. dott. Fausto-Satta, Galfrè Filippo.
Orgosolo. — Boschi Gaetano.
SIENA. — De Martino dott. Tito.
Abbadia S. Salvatore. — Deimler ing. Carlo, Troegel ing. Hans.
SIRACUSA. — Rancea ing. Corrado.
Augusta. — Grande cav. Salvatore, Giummo Salvatore Romeo, Migneco dott. Emilio.
Noto. — Ginanni Carlo.
SONDRIO. — *Delebio.* — Rebajoli Italo.
Morbegno. — Ciapponi Renato, Fazzi Giovanni.
TERAMO. — *Bisenti.* — Ferri Francesco.
TORINO. — Acuto Franco, Ajmo Pietro, Amoretti Francesco, Bachi ten. Armando, Baralis Giuseppe, Bazzana Bruno, Begovolva Giovanni, Bertolotti Orazio, Bianchini Luigi, Bianco Edoardo di Pietro, Bini prof. Carlo, Birolo Giuseppe, Bolla Alfredo, Borla Giovanni, Botta Fernando, Brandani Paolo, Brassiolo Giovanni, Brero Luigi, Cantamessa Giacomo, Ceradini arch. Mario, Chiarelli Bruno, Cima Francesco, Coppa ing. geom. G. Maurizio, De Battistis Mario, De Benedetti Giorgio, De Bottini di S. Agnese bar. Gabriele, Della Torre Bernardo, Diena Benvenuto, Diverio Edoardo, Fasano Francesco, Fasolis Giorgio, Fassetta Alessandro, Ferrucci Alessio, Filippini Giacomo, Finello Emanuele, Fiorino Emlio, Fonti Virgilio, Gabetti Antonio Celso, Gaia Giuseppe, Gambetta ing. Pietro, Gatti Mario, Golzio Eugenio, Golzio Lorenzo, Isoardi Riccardo, Krättly Carlo, Levi Davide, Long rag. Ermanno, Lovera Alberto, Magnanigo Edgardo, MANCA IDA, Marocco Federico, Marsiglia dott. Tomaso, Mottura Ferdinando, Nicolone Francesco, Olesio Federico, Olliveri prof. avv. Leopoldo, Orlassino Alfredo, Pastoretti Alfonso, Pelosio G. B., Pennano Umberto, Pertica Angelo, Pipino Mario, Pirani Magg. Vittorio, Possi Remigio, Raineri Pietro, Romita Mario, Rossi Cesare, Rosso rag. Riccard'Angelo, Sacconi Giovanni, Santi Emilio, Sarti Adolfo, Sartorio Giovanni, Sarzotti Mario, Serra Angelo, Sorba Giovanni, Spina Pietro, Traversa Giovanni, Truffa Angelo, Tua Martino, Velatta Pietro, Vesco Osvaldo, Villa Giuseppe, Vinciguerra Luigi, Virondo E. G., Zacco Leonardo.
Abbadia Alpina. — Vagnone Alberto.
Frandizzo. — Tamietti avv. Giuseppe.
Chieri. — Bortolomasi don Alberto.
Fenestrelle. — Barteri ten. Adriano.
Frossasco. — Muzzone Pietro.
La Thuile. — Bernini Augusto.
Luserna S. Giovanni. — Losano Michele.
Moncalieri. — Rolando Carlo.
Nichelino. — Ferrero Giovanni
Nole Canavese. — Costa Carlo.
None. — Civera Vittorio, Gruero not. Domenico.
Orbassano. — Collino Ernesto.

Casa fondata nel 1866 **HERM. RIEMANN - CHEMNITZ-GABLENZ (Sassonia)** Più di 750 operai
LA PIÙ RINOMATA ED IMPORTANTE FABBRICA GERMANICA DEL GENERE
Fanali, Fari, Generatori ed Accessori per **Cicli, Motocicli ed Automobili**
Cataloghi illustrati gratis e franco a richiesta. Vengono dati in consegna ai soli negozianti dell'articolo.

MARCA DI FABBRICA
Guardarsi dalle falsificazioni. I veri fanali "Riemann" portano impresso la marca di fabbrica.

Rappresentante Generale per l'Italia: F. B. RICCO - TORINO, Via Petrarca, 7
N. 298
N. 205

N. 237 *B* N. 270 *B* N. 250 *C* N. 226 *B* N. 234 *B* N. 227

"The World's Best" SWIFT Cycles
THE SWIFT CYCLE COMPANY LTD. COVENTRY
È, per età, la più vecchia marca di cicli (fondata nel 1867).
È la più giovane per la novità e la bellezza di linee dei suoi modelli.
È la più reputata per la sua perfezione meccanica.
SWIFT
LA MACCHINA DEL TURISTA PRATICO.
DELLO SPORTMAN ELEGANTE.
Agente Generale per l'Italia con Deposito MARIO BRUZZONE - Corso Lodi N. 15 - MILANO
Rappresentante per Milano. PIZZI AMATORE - Via Dante, 16

Perosa Argentina. — Dorato dott. Giovanni.
Pianezza. — Bertolero Augusto, Blesi Federico, Blumer Isaia, Demichelis Emanuele, Gili Chiaffredo, Mussano Angelo.
Pinerolo. — Guvuzzi Giuseppe, Morini rag. Federico.
Porte. — Rolfo Alessandro.
Rivarolo Canavese. — Cerrano Francesco.
S. Mauro Torinese. — Brossa Giorgio.
Torre di Bairo. — Tinetti dott. Giacomo
Villeneuve. — Chabod Giuseppe.
Vische. — Sigray di S. Mazzano conte A.
TRAPANI. — Accaputo sottot. Giuseppe, Parlato sottot. Alfonso G.
Castelvetrano. — Rosazza Aronne.
Marsala. — Pistone Ednino.
TREVISO. — Di Canossa march. Giuseppe.
Conegliano. — De Beni Antonio, Furlan Guglielmo.
Fontanelle d' Oderzo. — Rossetto Rambaldo.
Montebelluna. — Bernardi rag. Carlo, Caminati nob. Eugenio, Sanson dott. Lino.
Spresiano. — Petrobon Erminio.
Villorba. — Lottici Ernesto.
Vittorio. — Licer dott. Edoardo.
UDINE. — Conti cap. Francesco, Ermolli Giorgio, Garioni Vincenzo, La Rocca rag. Giacomo, Tarducci cap. Arnaldo, Tonco Riccardo.
Chiaulis-Salino. — De Chrignus Giovanni.
Cividale. — Antoniacomi Benvenuto, Preziosi ten. Felice.
Domanins. — Lenarduzzi Giuseppe.
Fanna. — Cadel Antonio.
Gemona. — Cappellari Carlo.
Palmanova. — Foscarini Giuseppe.
Tarcento. — Lanzi Ferruccio.
Tramonto di Sotto. — Carta Nicolò.
VENEZIA. — Baldin rag. Mario, Beccarelli Egisto, Camerino Ettore, Coen-Rocca prof. dott. Guido, De Candido Giacomo, Fasolato Attilio, Favero Luigi, Gambillare Guido, Graziadei Ernesto, Molinari Stefano, Pasini cap. Salvatore, Renzo Ottorino, Reciputi Ferruccio, Sarava Umberto, Stalder Giovanni, Vianello Giovanni, Zanetti Giuseppe.
Mestre. — Toniolo Carlo.
VERONA. Carini Ambrogio, Reni Luigi, Stevanini rag. Cesare, Trevisani Riccardo.
Casaleone. — Rossini Vittorio.
Cologna Veneta. — Pegoraro don Pietro.
Legnago. — Fanti Giacomo.
Villafranca. — Ogheri Pietro.
VICENZA. — Capra conte dott. Enrico.
Farra Vicentina. — Caprini Antonio
Isola Vicentina. — Chiumenti Francesco, Zanettin Angelo.
S. Nazario. — Moro Nicolò
Valli dei Signori. — Aristarco Rocco
Villaga. — Casuccio dott. Giuseppe.

Colonia Eritrea.

Massaua. — Chessa rag. Livio.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Barbich Gastone, Circolo Sportivo « Olimpia », Coen Arturo, Cosulich Giovanni, Hirn Guido, Kerl Luciano.
Gorizia. — CHRISTALNISS contessa LUCIA.
TRENTINO. — *Ala.* — Tonina Emilio.
Predazzo. — Agreiter Gius. Antonio.
Rovereto. — Flor ing. Attilio.
Trento. — Avancini Giulio, Bortolotti Mario, Onestinghel Paolo.
PROVINCIE DIVERSE. — *Budapest.* — Bay Luigi, Guerra Nicola, Lunardi Giovanni.
Innsbruck. — Schiebel Heinrich
Vienna. — Locchi Ettore.
Villaco. — Lacovig Enea.

Francia.

Lyon. — Compin Ch. A.
Parigi. — Barbier Eugenio, Blondel Maurice, Brart ing. Iulien.

Germania.

Friburgo. — Marchand Massimo.
Hannover. — Marchetti Paolo.
Hasselt pei Cleve. — Gerosa Faustino
Hohenheim. — Ferrari Giannino.

Grecia.

Neon Phaliron. — Planich Giovanni.

Inghilterra.

Londra. — DE FEO CARLOTTA, Lunghi Orfeo, Marchesi Joseph.

Svizzera.

CANTON DI LUCERNA. — *Lucerna.* — Baldessari Enrico, Lampart Henry.
CANTON DI S. GALLO. — *S. Gallo.* — Corbella Pietro.

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

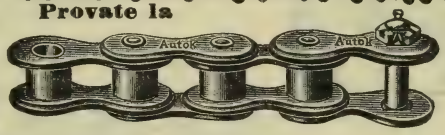
PIC-NIC

Posata completa nel formato di un semplice temperino da tasca

Ai soci L. 2,70 in manico alpacca
» 2,20 » » fibra
Spedizione raccomandata contro cartolina-vaglia

MAZZATENTA e C. - Via Spartaco, 8 - MILANO

Provate la



La migliore — La più economica

CATENA "AUTOK,, per automobili

Dep. presso H. KOENIG - Via Ariosto, 27 - MILANO - Telef. 36-66

AUTOMOBILI

ITALA

Nuovi Modelli 1910

Esclusiva di vendita per l'Italia:

Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano

Capitale Lire 2.500.000

TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Begro Giorgio.
CANTON TICINO. — *Biasca.* — Capelli Giacomo.
Lugano. — Solari Pio.
Vacallo. — Bernaschini Carlo.

AFRICA.

Kaiaa Dierda. — Del Zotto ing. Silvio, Maroni Guido, Pintor Emilio.
Tripoli di Barberia. — Arbib Gustavo, Baldari cav. Uff. ing. Dante, Brignone Giuseppe, Lanzon Pierre Oscar, Saman Michele.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Grand Rapids. — Withey Lewis H.
New York. — Barst Mark L., Camera di Commercio Italiana.
Plymouth. — Chiari Dante.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Belgrano. — Pessino Luigi.
Buenos Ayres. — Camera Italiana di Commercio ed Arti, Clappier Remigio, Luraschi Cesare, Maneci G. B., Novara Bettino, Ventafridda Francesco, Zancani rag. Eugenio.

Brasile.

Manaos. — Cantisani Antonio, Giugni Umberto.
Porto Alegre. — Adroaldo magg. Franco, De Barros dott. Fabio, De Faveri Adriano, Gianese Manlio, Greco Gennaro.
S. Paulo. — Capuano Antonio, Cristini Leone, Pedatella Fortunato, Sabater ing. Manuel.
Mexico. — Trucco Edgard.

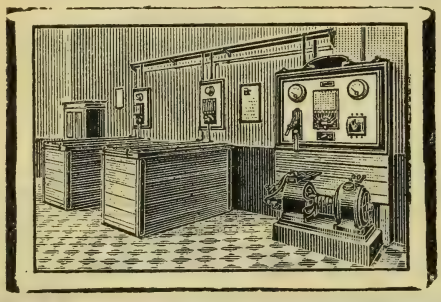
POSIZIONE DEI SOCI AL 31 DICEMBRE 1909.

Soci annuali al 15 Dicembre 1909 . . .	N.	73 933
Soci morosi che pagarono l'annualità . . .	»	8
	N.	73 941
Soci nuovi inscritti dal 15 al 31 Dicembre 1909	»	4
Totale Soci annuali	N.	73 945
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1908 . . .	N.	2 329
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 31 Dicem. 1909	»	963
	N.	3 292
TOTALE SOCI . .	N.	77 237

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi

Industria Galvanica WERTH & C.°

SOCIETÀ IN ACCOMANDITA PER AZIONI



Corso Vercelli, 18 — **MILANO** — Telefono 27 00

Riparto Elettrochimica e Galvanotecnica:

Progetti e costruzione d'Impianti di: Nichelatura, Ottonatura, Ramatura, Doratura, Argentatura, Zincatura, Stagnatura, Piombatura, Platinatura. — Apparecchi per la galvanizzazione in massa di minuterie, chiodi, viti, occhielli, ganci, ecc. - Brevettato.

Paste per pulire tutti i metalli. — Sali di nichel preparati. — Galvano plastica in rame, nichel, argento e ferro.

Riparto Elettrochimica:

Dinamo per elettrolisi. Centinaia di certificati attestano la loro bontà. Motori elettrici d'ogni genere. — Trasformatori, Aggregati. — Istrumenti di misura. — Regolatori. — Trapanetti elettrici a mano. — Installazioni e forniture di completi impianti di Pulitura e Arrotatura.

PREMIATA FABBRICA NAZIONALE DI DECALCOMANIE PER USO INDUSTRIALE

SPECIALITÀ IN MARCHE PER VELOCIPEDI

G. DIDONE - Via Vigevano, 32 - MILANO

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortable - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Auto-garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON - Lungo l'Arno - Splendida posizione - Confort moderno. C. Gobbò, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura lattea - Conduttura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Albe Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi mod Acqua potabile in tutti i piani - Luce elettrica.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordin

MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig et

MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul princ del Corso V. Emanuele G. N. Bian

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO — HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staz. Centr

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PA HOTEL.

Tipografia CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO - Via Guicciardini, 5

ANNO XVI 100.000 Copie N° 3 MARZO 1910

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

GRATIS AI SOCI

TOVRING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

SUCCESS MACCHINA AUTOMATICA PER STAMPARE INDIRIZZI

2500 indirizzi all'ora senza errori

INDISPENSABILE per: Municipi: Officine Gas: Luce Elettrica: Acqua potabile: Camere Commercio: Industriali: Commercianti: Editori: Giornali ecc.:::: *Per informazioni rivolgersi*

AGENZIA ITALIANA "SUCCESS" MILANO - VIA SPARTACO N° 8

SOCIETÀ - FRANCO - ITALIANA

LEON BEAUX & C.

MILANO

FABBRICAZIONE DI

CARTUCCE DA CACCIA con specialità per polveri nitro-composte per caccia, tiri al piccione, ecc.

CARICHE DA RIVOLTELLA a spillo centrali ed anulari, a palla, a pallini e per teatro.

CARTUCCE SPECIALI DA CACCIA E DA RIVOLTELLA con apparecchio interamente coperto, brevettato, senza fuga di gas.

CARTUCCE CARICHE per pistole automatiche di ogni modello. (Browning, Steyr, Clément, Mauser, ecc.)

CARTUCCE CARICHE DA GUERRA d'ogni sistema (Wetterly a palla ed a mitraglia, Winchester, Colt's, Marlin, ecc.).

MUNIZIONI sistema brevettato per tiro ridotto di precisione con fucile Wetterly, a 20 e 50 metri.

CARTUCCE FLOBERT per tiri di precisione ed a pallini per caccia minuta.

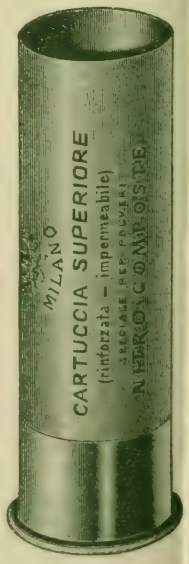
ACCESSORI PER CARTUCCE DA CACCIA; borre comuni, borre ingrassate, cartoncini, ecc.

CAPSULE PER FUCILI A BACCHETTA comuni in ottone e fini di rame, ecc.

FABBRICAZIONE SPECIALE di cartucce di acciaio, per spingarda di ogni calibro.

MICCIE DI SICUREZZA per mine, **CAPSULE DINAMITE**

MASSIME ONORIFICENZE
A TUTTE LE ESPOSIZIONI
NAZIONALI ed ESTERE
MILANO 1906
GRAND PRIX



Rappresentanza Esclusiva per la vendita in Italia
delle

PISTOLE AUTOMATICHE "STEYR,,

della rinomatissima

"OESTERR WAFFENFABRIKS - GESELLSCHAFT di STEYR,,

In vendita presso tutti gli Armaiuoli del Regno

DIFFIDARE DELLE IMITAZIONI

ANNO XVI - N. 3 - MARZO 1910. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

914.505
R1
v.16 3

Le Ferrovie Metropolitane

Si sono formate nel mondo poche agglomerazioni umane che hanno un formidabile potere di attrazione su tutta la restante umanità. Ivi l'attività degli affari, il concentramento dei poteri pubblici, dei mezzi di studio, delle tradizioni storiche ed artistiche, l'abbondanza dei piaceri e degli svaghi richiamano a folla le genti o per un temporaneo soggiorno o per la stabile dimora. E la popolazione di questi pochi centri sale smisuratamente con un crescendo che inquieta. Molti pensano che si dovrebbe combattere questo fenomeno detto di *urbanesimo* per gli inevitabili mali cui dà luogo; ma è certo che solo l'esistenza di questi straordinarî concentramenti di forze può far sorgere le grandiose manifestazioni di cui il mondo si pregia. Se gli uomini fossero equamente distribuiti sulla superficie della terra abitata, i grandi monumenti d'arte, gli edifici colossali, le opere pubbliche gigantesche non avrebbero ragione d'essere; e il mondo sarebbe meno vario e meno bello perchè gli mancherebbero i fulgori di quella che chiamiamo civiltà nelle sue mille manifestazioni.

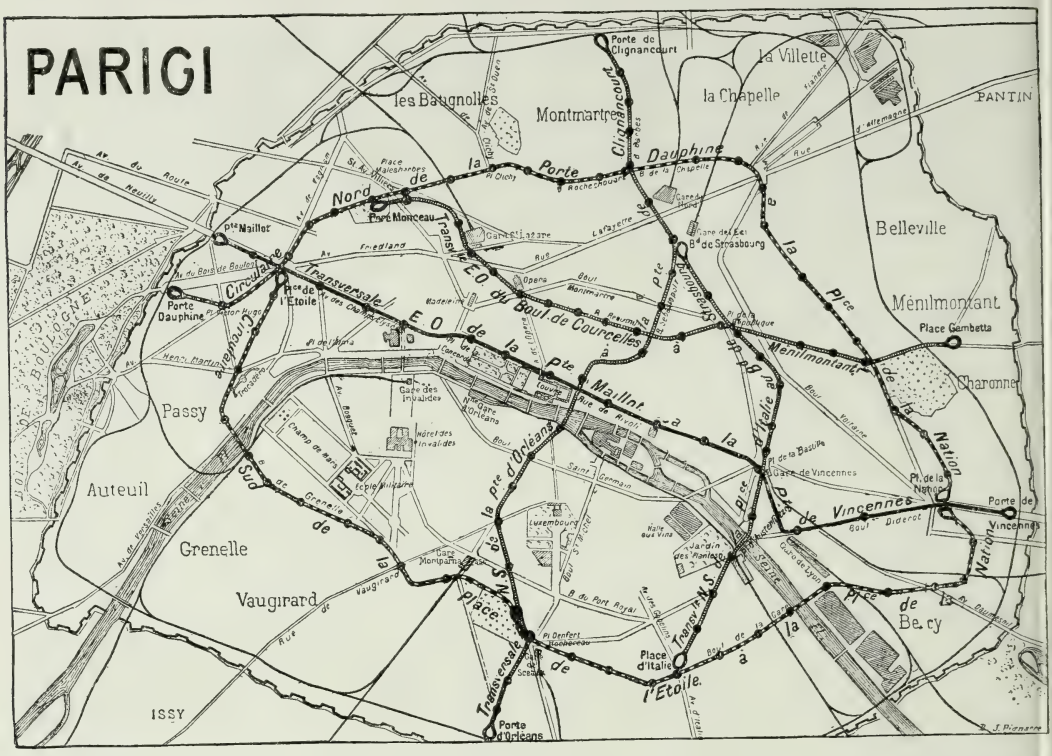
Chi, abbandonando un silenzioso paesello di provincia, viene per la prima volta — il cuore gonfio di speranze, la mente ingombra di sogni — in una grande città, è colpito prima di ogni altra cosa dal diverso ritmo di vita che vi si conduce. Nel paesello gli parea che tutto fosse fermo; vi si viveva lentamente, pacatamente. Quì tutto si muove: pare che gli edifici stessi, gli stessi alberi, il suolo delle vie corrano dietro alla ridda delle persone e dei veicoli. E gli uomini hanno un modo di camminare che non è o non appare il consueto, i loro garretti paiono forniti di molle, e sembra che qualche cosa li sospinga sempre. Essi rincorrono i tramvai, vi si aggrappano febbrilmente, ne scendono saltando, raramente si fermano, salutano con un cenno rapido... E questo moto che al nuovo arrivato dà quel senso di vertigine da tutti avvertito, si accentua a misura che si passa da una grande città ad altra più grande. Parigi si muove più di Milano, Londra più di Parigi, Nuova York più di Londra.

Per chi ama le manifestazioni della vita, quello spettacolo di moto riesce immensamente suggestivo; muoversi vuol dire fare, creare, agire, produrre. Noi paragoniamo chi è fermo a cosa morta, a cosa che non rende e non è utile finchè non si trasformi.

Il bisogno di questo moto che è l'essenza stessa della vita nelle grandi metropoli, ove tutto richiede attività, prontezza, rapidità, ha fatto sorgere i più perfezionati mezzi di comunicazione. Il veicolo destinato ad una o due persone, cedette il posto alla vettura capace di più decine di viaggiatori, all'*omnibus*, trasformatosi presto nella vettura tramviaria a trazione meccanica, e questa venne a poco a poco sostituita da vere e proprie ferrovie destinate ad assicurare le comunicazioni nell'interno della città, le ferrovie metropolitane.

Quale necessità rappresentino i mezzi meccanici di trasporto in comune per le moderne grandi città, si desume dallo straordinario numero di persone che se ne serve. L'aumento del numero dei viaggiatori è in proporzione maggiore dell'aumento della popolazione; in altre parole cresce costantemente l'abitudine di ricorrere ad un mezzo di trasporto giacchè la rapidità negli spostamenti interni s'impone sempre più. Nel 1867 il movimento nell'interno di Londra corrispondeva a 23 viaggi in media per ciascun abitante, nel 1880 a 55, nel 1890 a 92 viaggi; nel 1900 ogni abitante compì 126 corse

VIAGGI GRATUITI PER TUTTI I SOCI DEL TOURING CLUB ITALIANO per visitare le Esposizioni di ROMA e di TORINO nel 1911 toccando le principali CITTÀ d'ITALIA, con biglietti ferroviari circolari combinati. = *Vedere norme e condizioni a pagina 63, 64 e 65 della* Rivista *di Febbraio.*


PARIGI
Porte de Clignancourt
La Villette
la Chapelle
PANTIN
les Batignolles
Montmartre
Clignancourt
Dauphine
Nord
Belleville
Ménilmontant
Place Gambetta
Charonne
Passy
Auteuil
Grenelle
Vaugirard
ISSY
Vincennes
Porte de Vincennes
Place d'Italie
Porte d'Orléans
Place de l'Etoile
Porte Dauphine
Pte Maillot
Pte de l'Etoile
Pl. de la Nation
Pl. de la Bastille
Gare de Vincennes
Gare des Invalides
Jardin des Plantes
Pl. Denfert Rochereau
Pl. Montparnasse
Pl. de la Bastille
Pl. de la Nation
Pl. de Bercy
Transversale Nord
Transversale Sud
Circulaire
Transversale E O du Boul. de Courcelles
E O de la Pte Maillot à la Pte de Vincennes
Transversale de la Pte d'Orléans à la Pte de l'Etoile
Transversale de la Pte d'Italie à la Pte de l'Etoile
Transversale de la Pte Dauphine à la Pte de Bercy
Transversale de la Pte de Clignancourt à la Pte Dauphine
Transversale de la Pte de Clignancourt à la Pte de Vincennes
Transversale de la Pte de Clignancourt à la Pte d'Italie
Transversale de la Pte de Clignancourt à la Pte d'Orléans
Transversale de la Pte de Clignancourt à la Pte de l'Etoile
Transversale de la Pte de Clignancourt à la Pte Maillot
Transversale de la Pte de Clignancourt à la Pte Dauphine
Transversale de la Pte de Clignancourt à la Pte de la Nation
Transversale de la Pte de Clignancourt à la Pte de Bercy

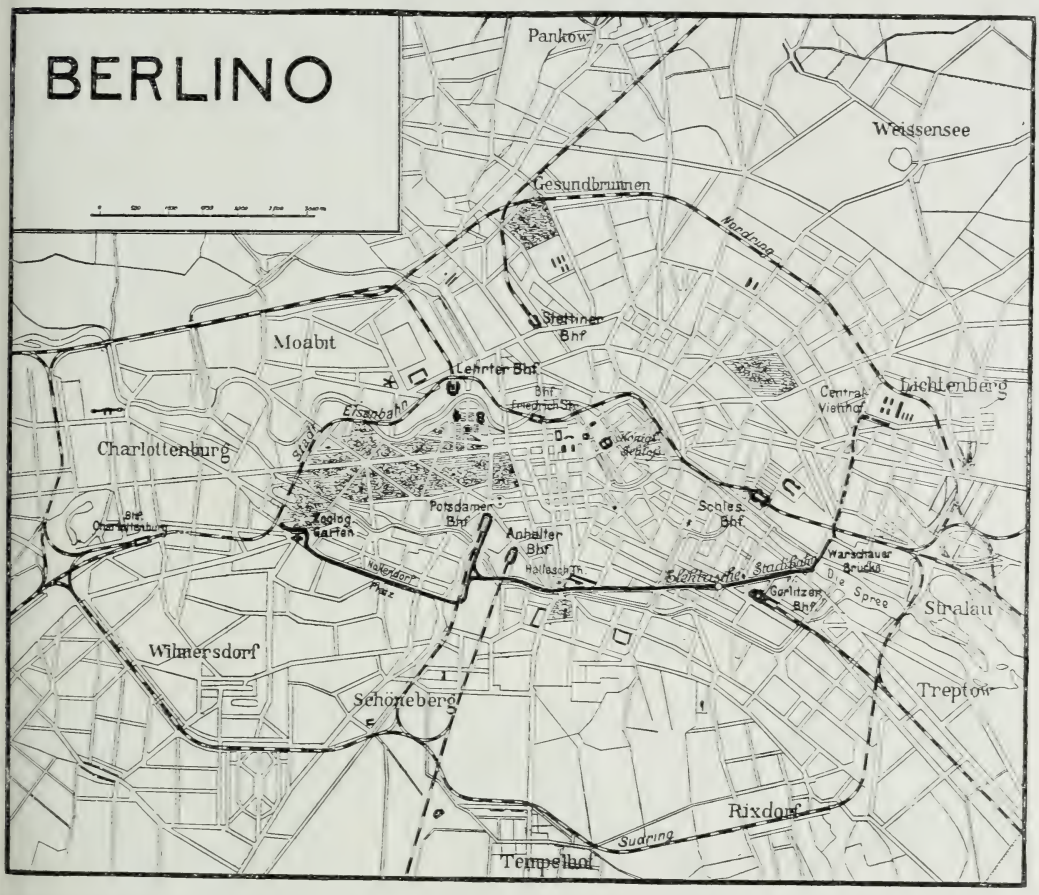
una trasformazione tecnica che assicurasse velocità più elevate, il progresso del traffico fu scarso: 257 milioni nel 1885, 277 nel 1890, 330 nel 1895. Sorta la ferrovia metropolitana che assicurava una velocità maggiore, il traffico ebbe un enorme balzo: per l'anno 1902 lo troviamo rappresentato da 624 milioni di persone.

Il traffico della Metropolitana di Parigi merita una considerazione particolare perchè si è sviluppato con una straordinaria rapidità. Nel 1901 il numero dei viaggiatori trasportati fu di milioni 40 e mezzo, salì a 62 milioni nel 1902, a 110 nel 1903, a 117 e mezzo nel 1904, a 148 e mezzo nel 1905 ed infine a 165 nel 1906, mentre lo sviluppo delle linee cresceva da 13 a 38 chilometri.

Anche Milano ha un fortissimo movimento interno. Le sue tramvie elettriche che avevano avuto un traffico di 86 milioni e mezzo di viaggiatori nel 1904, e di 94 milioni e mezzo nel 1905 videro crescere il movimento a 121 milioni nell'anno 1906; ed a 133 milioni nel testè scorso 1909. La popolazione mobile di Milano è quindi da quattro a cinque volte quella di tutta Italia e settanta, ottanta volte quella della città. Fra non molto anche la nostra metropoli riconoscerà insufficiente per i proprî bisogni la sua ricca rete di tramvie elettriche e dovrà ricorrere a mezzi più celeri e di maggior potenzialità. I previdenti reggitori del Comune han già messo allo studio una Metropolitana

* * *

La città che avanti di ogni altra affrontò il problema dei trasporti interni, creando delle ferrovie sotterranee destinate a servire il proprio traffico è Londra, ove sin dal 1863 si aprì all'esercizio la prima ferrovia Metropolitana, esercitata con locomotive a vapore. A quella prima linea altre ne seguirono ed oggi vi sono 400 chilometri di ferrovie sotterranee nella Contea di Londra propriamente detta, che conta cinque milioni di abitanti, ed altri 700 chilometri nell'extra Londra che ha due milioni e mezzo di abitanti, in modo che tutta la « più grande Londra », la *Greater London*, dispone di 1100 chilometri di ferrovie che la solcano in tutti i sensi sotto la superficie.



La prima Metropolitana fu costruita a poca profondità dal suolo, scavando una trincea e poi ricoprendola per ricostituire la strada, ma in seguito, quando i sistemi di costruzione si perfezionarono le ferrovie scesero a profondità sempre maggiori, sì da rendere necessario l'impiego di ascensori per superare la distanza verticale fra la superficie stradale e le stazioni. Queste linee a grandi profondità, alcune delle quali passano sotto il Tamigi, sono costruite col sistema dello scudo, vale a dire con anelli metallici che si fanno penetrare nel terreno molle, colando poi della malta fra la superficie esteriore dell'anello e il terreno. La malta è iniettata per mezzo di macchine ad aria com-

pressa, in maniera da garantire che non rimanga alcun interstizio. Le gallerie così costruite presentano la sezione esattamente circolare e perciò a Londra le chiamano popolarmente « tubi ». Ogni linea consta di due tubi, ciascuno destinato a un binario; ciò rende la costruzione oltre che più facile anche meno dispendiosa, giacchè le gallerie risultando più piccole possono essere allontanate dai punti in cui si correrebbe rischio di danneggiare i palazzi soprastanti. Questa separazione ha permesso di ricorrere ad un espediente molto utile per l'esercizio: il binario, percorso dai treni sempre nello stesso senso, è in salita all'entrata nelle stazioni in discesa all'uscita, ciò che rende più agevole la frenatura all'arrivo e più pronto l'avviamento alla partenza. Le stazioni sono costituite da gallerie trasversali che congiungono le gallerie destinate ai binari di corsa, i quali non sempre sono allo stesso livello.

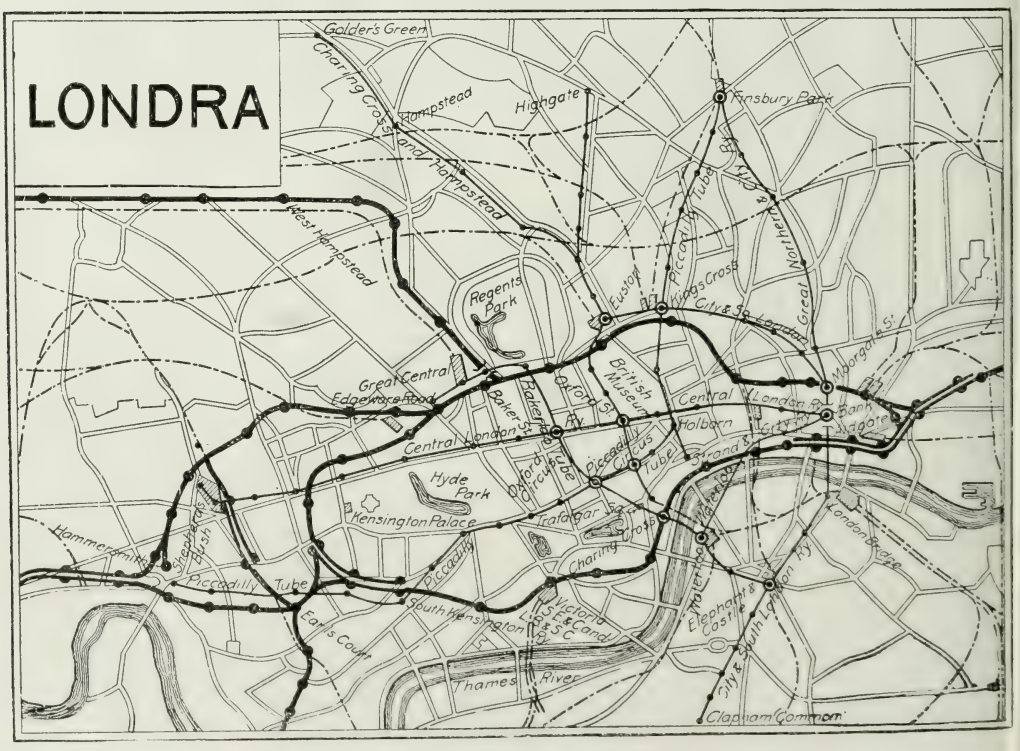
All'esempio degli ingegneri inglesi si sono ispirati tutti i costruttori di più recenti linee sotterranee nelle grandi città, fra cui sono veramente notevoli quelle di New-York, che comprendono varî passaggi sotto l'Hudson, costruiti all'aria compressa, vale a dire per mezzo di grandi cassoni immersi nell'acqua o nelle sabbie sciolte e vuotati all'interno per mezzo dell'aria portata alla pressione di più atmosfere, in modo che vi si possa lavorare come all'asciutto.

Quali miracoli abbia dovuto compiere l'ingegneria in queste costruzioni non è facile immaginare. Il sottosuolo delle grandi città è ingombro di ogni sorta di canali e tubazioni, delle fondazioni di palazzi altissimi e di grandi monumenti da rispettare. S'incontrano nel terreno sciolto vecchie costruzioni sotterrate, falde d'acqua grandi come fiumi. Per sfuggire gli ostacoli le gallerie devono allontanarsi una dall'altra, sovrapporsi talvolta, incurvarsi, salire e discendere. Siccome poi le varie linee si incontrano, si biforcano, si attraversano, anche le gallerie debbono intersecarsi e compenetrarsi una nell'altra. Per dare un esempio della grande complicazione cui si possa giungere, riproduciamo una figura che rappresenta il triangolo di linee tra New-York, Hoboken e Jersey City. Le gallerie sembrano giganteschi biscotti che si ripiegano e si contorcono con una libertà che all'aria aperta non sarebbe possibile raggiungere.

Nè parliamo della spesa: queste linee costano da tre a dieci milioni di lire per chilometro!

Ma è pure interessante studiare quale conformazione assumano planimetricamente tutte queste linee destinate ad un movimento che ha caratteri speciali, perchè, pur essendo intensissimo, si svolge entro una zona relativamente piccola.

Ad una grande città fan capo sempre varie linee ferroviarie provenienti da direzioni diverse, ma, essendo il nucleo centrale dell'abitato generalmente inaccessibile, esse si arrestano alla periferia ed ivi sorgono le stazioni. Senonchè è presto sentito il bisogno di allacciare le varie stazioni fra loro, perchè riesca possibile ai viaggiatori e alle merci in transito di proseguire senza trasbordo per destinazione diversa da quella donde provengono; e allora nascono le linee a circuito chiuso che stringono in un anello di ferro tutta la città. E se questa è molto vasta gli anelli diventan due o più, concentrici e fra loro allacciati radialmente. Così è di Londra, la cui Metropolitana si richiude su sè stessa costituendo quello che vien detto l'*Inner Circle* o « Circolo interno », così pure di Berlino che ha una *Ringbahn* o « ferrovia ad anello » col *Nord Ring* e il *Süd Ring*, così di Parigi con le due



Stazione sotterranea a Nuova York.

grande arteria diametrale che segue la direttiva del movimento cittadino più intenso: a Londra è il *Central London*, che segue di sotterra l'*Oxford Street*, a Parigi la trasversale est-ovest da Porta Maillot a Porta Vincennes che passa accanto al Louvre lungo la via di Rivoli, a Berlino la linea centrale della *Stadtsbahn* che segue l'*Unter den Linden*. Altre linee radiali raggiungono la linea periferica, e si giunge così ad avere come la figura di una ruota, il cui mozzo corrisponde con molta approssimazione al centro geometrico della città, che a sua volta coincide col centro della vita cittadina. — E che questa sia la disposizione più di ogni altra corrispondente alle esigenze della circolazione cittadina è dimostrato dagli effetti. Meglio che altrove questi effetti han potuto essere studiati a Berlino, ove la metropolitana è sorta non in modo frammentario come a Londra, ma sulla base di un progetto di insieme ispirato ad un concetto razionale, reso applicabile dalle fortunate condizioni della città, in cui la topografia, lo sviluppo edilizio, la circolazione stradale non presentano alcuna anomalia. Orbene si attribuisce alla metropolitana il rapido e considerevole sviluppo che ha preso durante questi ultimi tempi l'abitato di Berlino. I vantaggi conseguiti dalla popolazione sono grandissimi specialmente per l'influenza esercitata, colla facilitazione dei trasporti, sul benessere delle classi operaie. Vuolsi che nei riguardi del buon mercato e della facilità dei trasporti, Berlino sia la città del mondo meglio servita.

lince esteriori della *Grande Ceinture* e della *Petite Ceinture* e con le due *Circolari Nord* e *Sud* della sua *Rete Metropolitana*. Nè a Milano, ancora povera di comunicazioni rispetto alle altre grandi città, le cose son diverse: anche noi abbiamo una linea di circonvallazione ferroviaria che congiunge le varie stazioni della città e una circonvallazione tramviaria con le radiali che la congiungono al centro.

Le piantine che riproduciamo, e che rappresentano rispettivamente le metropolitane di Londra, Parigi e Berlino, mostrano come in tutte e tre si riproducano gli stessi criteri di disposizione topografica. Tutte hanno una

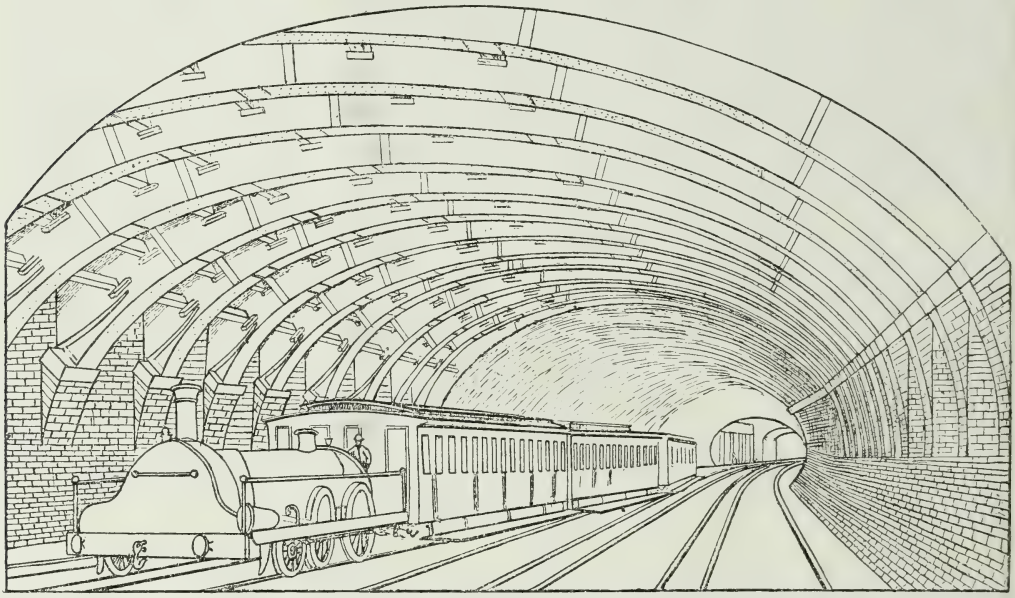
Altra stazione sotterranea a New-York.

L'apertura della metropolitana, avvenuta nel 1882, ha determinato un notevole aumento della popolazione della capitale germanica. Durante il decennio precedente al 1882 l'aumento era stato di 293 000 anime, nel decennio seguente fu di 421 000. Di questo incremento usufruirono specialmente i sobborghi; Charlottemburg che nel 1880 aveva sole 30 000 anime, lo troviamo cresciuto nel 1895 a 130 000 ed oggi costituisce di per sè solo una grande città.

Fu pure osservato che a questo aumento della popolazione dei sobborghi fa riscontro il fenomeno inverso nel centro; vi è dunque uno spostamento dall'interno ove le abitazioni sono costose e scarseggiano di aria e di luce, verso i sobborghi ove si trova salubrità e buon mercato. Questa azione centrifuga è stata osservata in tutte le città che sono provviste di un sistema di rapide comunicazioni interne; al qual proposito si può osservare che l'aumento del doppio nella velocità o la diminuzione a metà del prezzo di trasporto fanno crescere al quadruplo la zona della quale si possono raggiungere gli estremi nello stesso tempo e con la stessa spesa. In quasi tutte le città ora avviene quel che si è da tempo verificato a Londra e New-York; che cioè i quartieri centrali diventano sede esclusiva degli affari e sono quindi occupati da uffici, banche, grandi magazzini, ecc., mentre gli abitanti vanno a cercare verso i sobborghi abitazioni spaziose e salubri. Tale fenomeno è di enorme utilità per tutti: esso favorisce lo sviluppo edilizio delle città e fa crescere il valore della proprietà immobiliare nel suburbio, senza recar danno al centro, che anzi molto spesso ne viene anch'esso avvantaggiato.

* * *

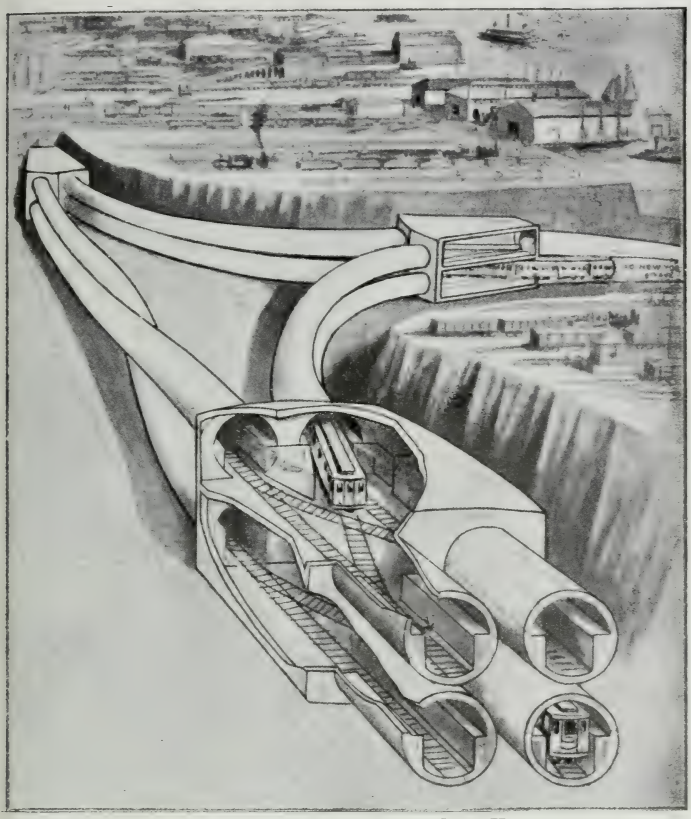
Perchè le ferrovie metropolitane raggiungano i loro fini debbono avere una grande capacità di trasporto, una notevole rapidità e offrirsi a buon mercato. Formatasi la distribuzione topografica fra la città degli affari e quella del riposo, nelle ore del mattino in cui tutti si recano agli uffici e in quelle serali in cui tutti rientrano alle loro case, si ha lo spostamento di un'enorme massa di popolazione cui provvedere; chi ha visitato le grandi città sa come in queste ore i mezzi di trasporto subiscano una vera invasione e come il pubblico si adatti alle più incomode posizioni pur di non perdere il suo posto. E solo una grande rapidità può permettere il doppio spostamento giornaliero dal centro all'estremo di queste grandi agglomerazioni. Da Charing Cross ai punti più lontani di Londra corrono circa 20 chilometri ed i sette milioni di abitanti della *Greater London* si stendono su di una superficie di 1700 chilometri quadrati, come i tre milioni e mezzo di Nuova York (compresi Brooklyn, Bronx, Queen e Richmond), occupano un territorio di 750 chilometri quadrati.



STAZIONE DI FARRINGDON STREET SULLA VECCHIA METROPOLITANA DI LONDRA.

(Da un disegno dell'epoca).

La velocità adottata su queste linee di città va dai 20 ai 35 chilometri l'ora, intesa nel senso commerciale, vale a dire calcolando il tempo impiegato fra i punti estremi e comprendendosi quindi anche gli arresti nelle stazioni, che sono generalmente a piccola distanza, cinquecento a duemila metri, una dall'altra. Su qualche linea di New-York si sono impiantati quattro binari e ciò permette di destinarne due a treni che fermano soltanto nelle stazioni più importanti e due a treni *omnibus;* ma dove vi son due soli binari l'obbligo dell'arresto a ciascuna stazione riduce molto la velocità commerciale. Si cerca perciò di ridurre queste fermate al minimo abituando il pubblico a salire e discendere sveltamente in pochi secondi, e dotando i treni di motori molto potenti che permettano di accelerare la marcia rapidissimamente e di freni che consentano altrettanto rapide fermate. E' stato perfin proposto di adottare dei marciapiedi mobili che, tenuti in movimento a velocità inferiore a quella del convoglio di passaggio, a sua volta ridotta rispetto a quella di corsa, per-



INCONTRO DI GALLERIE SOTTERRANEE FRA NEW YORK, HOBOKEN ED JERSEY CITY.

metterebbero ai viaggiatori di salire e scendere senza obbligare il convoglio ad arrestarsi.

La trazione elettrica ha naturalmente contribuito molto allo sviluppo di queste ferrovie. La vecchia Metropolitana di Londra fu nel 1900 liberata dalle locomotive che ne rendevano l'aria irrespirabile, e tutte le nuove linee sono esercitate elettricamente, il che permette anche di accrescerne la velocità e di ridurre il prezzo delle corse.

Nè si può prescindere dal buon mercato se si pensa che vuolsi provvedere ad un traffico pel quale si fa assegnamento sul contributo continuo delle persone di scarsa e media fortuna.

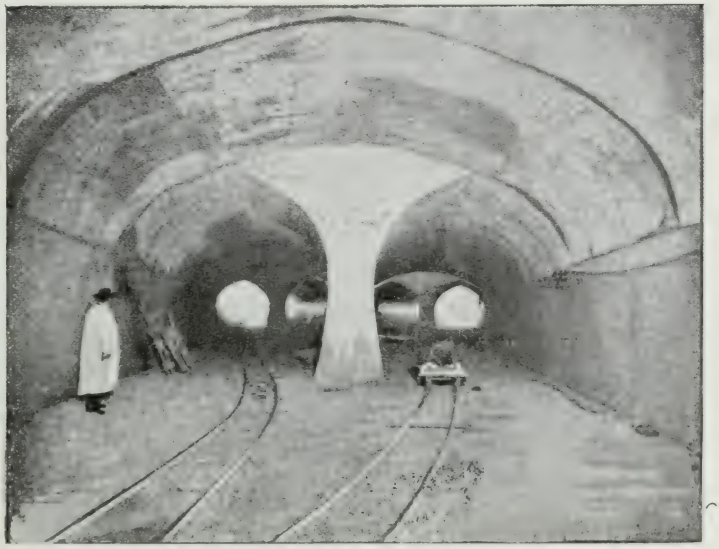
Le tariffe in uso sulle Metropolitane si avvicinano più a quelle delle tramvie che a quelle delle ferrovie propriamente dette. Sulla *Metro* di Parigi i biglietti costano 25 centesimi in prima classe e 15 in seconda per un viaggio di sola andata. Sul *Central London*, la ferrovia diametrale della metropoli inglese si pagan quattro soldi ed è perciò ch'essa porta il nome popolare di *Two pence Railway*, « ferrovia a quattro soldi ». A Berlino usasi una tariffa a due zone, intendendosi la prima zona limitata alla quinta stazione dopo quella di partenza ed i prezzi per una zona sono di 15 e 10 centesimi, secondo che si sceglie la prima o la seconda classe, e di 30 e 20 per due zone.

* * *

La moltiplicazione e il perfezionamento dei mezzi di trasporto faranno scomparire i pedoni? Forse no, ma li ridurranno certamente al minimo, perchè tutte le manifestazioni della vita sentono oggidì il bisogno della velocità. Quelle molte migliaia di persone che attualmente si servono delle proprie gambe, lo fanno in massima parte per mancanza di un mezzo di spostamento rapido che vada nella direzione da loro seguita e si adatti alle loro risorse.

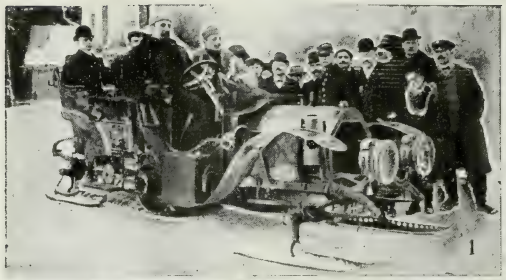
Un fatto constatato è questo: che il sorgere di nuovi mezzi di trasporto ha sempre fatto crescere il movimento; e le nuove comodità dopo un po' sono parse insufficienti. Il pedone è dunque tale suo malgrado. Esso sparirà del tutto quando le città avranno al posto delle strade grandi piattaforme mobili che correranno velocemente senza mai arrestarsi e risparmieranno a tutti la fatica e il perditempo del camminare.

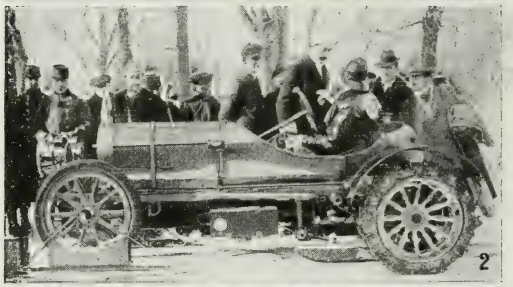
FILIPPO TAJANI.

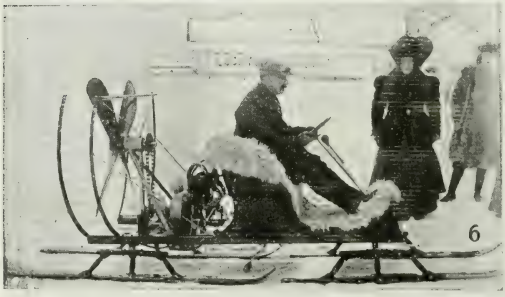


BIFORCAZIONE SOTTERRANEA DI PORTE MAILLOT A PARIGI.

Turismo e sports invernali.

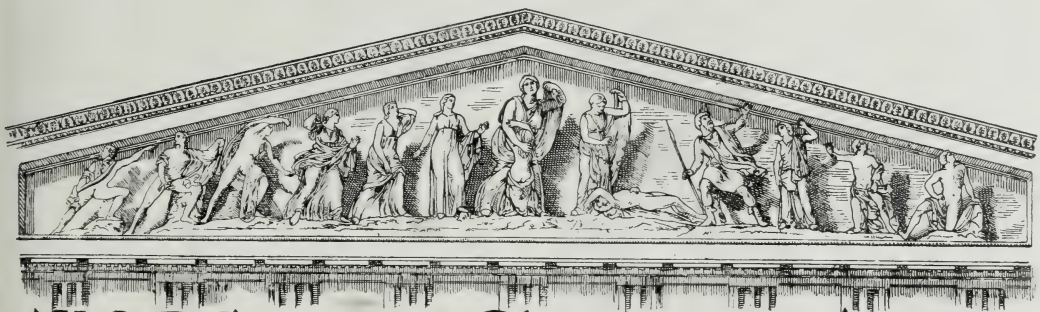






1. Concorso di slitte automobili, indetto dal T. C. di Francia: La slitta-motore I. de la Besse alla Settimana dei Vosgi - 2. Vettura automobile con pattini - 3. L'automobile a sky Nivert - 4. Vettura Nivert - 5. La bicicletta-sky sperimentata da un capitano di gendarmeria - 6. Slitta a propulsione aerea Legrain.

1. Due bei salti al Campionato Internazionale di Sky (Settimana dei Vosgi) - 2. La partenza per il Campionato di Sky - 3. Salto eseguito con toboggan - 4. Campionato di dame: Arrivo di una concorrente - 5. Alpini italiani skyatori al Piccolo S. Bernardo.



NIOBE NEL MITO E NELL'ARTE

La leggenda

Omero narra che Niobe, orgogliosa di aver dato ad Anfione re di Tebe dodici figli, osò irridere alla scarsa fecondità di Latona, madre di due soli, Apollo e Diana e che questi, per vendicare tanto oltraggio, uccisero, a colpi di freccia, tutti i Niobidi sotto gli occhi della sventurata loro genitrice.

L'atroce caso di Niobe lagrimante sulla misera fine di tutta la bella e florida sua prole diventò il simbolo del più sconsolato dolore materno.

Quanti figli ebbe Niobe? Esiodo e Pindaro gliene diedero venti, Saffo diciotto, Euripide quattordici, Erodoto cinque, ma Ferecide, che si attiene alla leggenda omerica, ne menziona dodici e cioè Alalcomeno, Fereo, Eudoro, Lisippo, Xanto, Argio, Chione, Clizia, Melia, Ora, Lamippe e Pelopia. Apollodoro invece ne conta quattordici, Ellanico sei soltanto. Omero fa cadere tutti i Niobidi sotto le freccie di Apollo e Diana, mentre alcuni scrittori, venuti dopo, dicono che due sfuggirono al massacro, Amicla e Melibea. Quest'ultima era stata resa così pallida dallo spavento che portò poi sempre il nome di Clori.

Nove giorni restarono quei corpi insepolti, intrisi nel proprio sangue, e a Niobe fu contesa la cura di soccorrerli. Al decimo giorno gli dei, commossi da tanto spettacolo, scesero essi stessi a dar sepoltura alle vittime della vendetta divina e Giove cambiò Niobe in roccia, sull'alto monte Sipilo, dove — scrisse Pausania — colla testa reclinata e piangente rimase, monumento eterno di spavento e di compianto all'umanità.

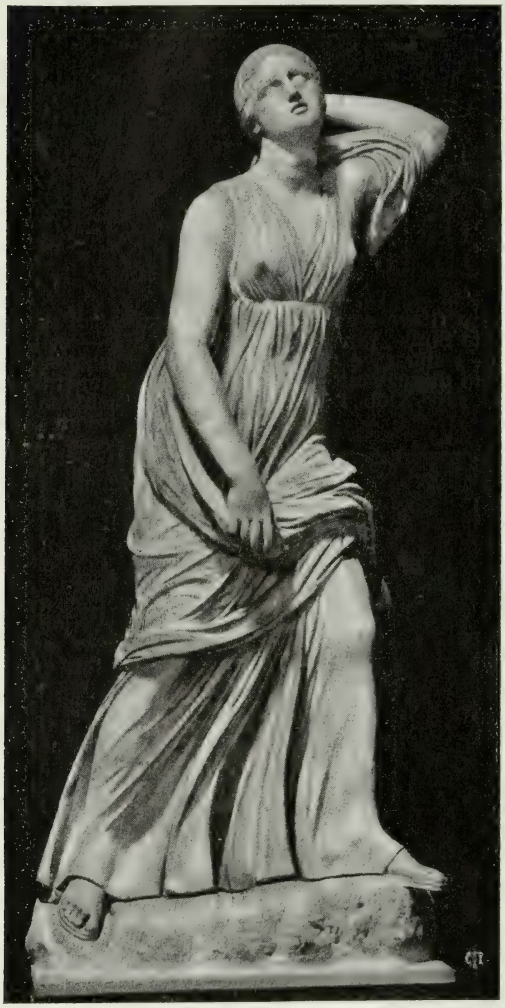
FIRENZE. - R. Galleria Uffizi: Niobe madre con la più piccola delle sue figlie (scultura antica). (*Fot. Alinari*).

La rupe Niobea è oggi denominata Tash Suret e trovasi ad oriente di Magnesia nell'Asia Minore. Il viaggiatore che visita quei luoghi famosi pensa ancora con raccapriccio alla strage orrenda, ravvolta nei ricordi nebulosi del mito e volge la mente a una Niobe dei nostri tempi, la Corsa Niobe, che vide in breve ora dispersa dal fato la sua figliuolanza regale, il suo fatale dagli occhi d'aquila, le figlie come l'aurora splendide, i nepoti di speranza frementi, che tutti giacquero, tutti, da lei lontani!

Partenio racconta invece che Niobe, consorte di Filotto e figlia di Assaone, entrò in gara con Latona, asserendo che i suoi nati erano più belli di quelli della dea. L'ira celeste non tardò a raggiungere l'incauta che vide lo sposo perire a caccia, sbranato dalle bestie feroci, e il padre Assaone delirare di incestuoso amore per lei. Niobe rifiutò di arrendersi alle folli brame e Assaone furente ne fece morire in un incendio tutti gli innocenti figliuoli, sicchè Niobe, pazza di dolore, si precipitò dall'alto di una rupe e il padre si uccise sul cadavere della figlia. Ma la leggenda Omerica trionfò, inspirando poeti ed artisti: basterà citare fra quelli Eschilo e Sofocle, e fra questi Scopa e Prassitele: nomi immortali.

Le statue.

Il gruppo più famoso dei Niobidi è quello della galleria degli Uffizi, che fu dissotterrato in Roma nel 1583 in una vigna dei fratelli Gabriele e Tommaso Tommassini di Gallese, situata sulla



FIRENZE. - R. Galleria Uffizi: Scultura antica rappresentante una figlia di Niobe.

(*Fot. Alinari*).

via pubblica che va a Porta Maggiore, nei pressi di San Giovanni Laterano e confinante con altre vigne degli Altieri e degli Argenti, in un luogo che il chiaro archeologo Lanciani inclina a credere gli orti Lamiani di Roma antica.

Lo scultore Valerio Cioli informò subito della scoperta il Serguidi, segretario del granduca Francesco de' Medici. La lettera è dell'8 aprile 1583: può quindi ritenersi che le statue siano tornate in luce pochi giorni avanti.

Il cardinale Ferdinando, fratello del granduca, che non si lasciava sfuggire occasione alcuna per arricchire le proprie collezioni (pochi anni prima aveva comprato la Venere famosa) volle per sè anche il gruppo della Niobe e de' suoi figliuoli e lo comprò da Gerolamo Varese a cui i Tommasini l'avevano ceduto per la somma di 1800 ducati. Così le statue furono collocate nel palazzo mediceo alla Trinità dei Monti, dove restarono fino al 1775 quando Pietro Leopoldo ottenne da Pio VI il permesso di trasportarle a Firenze, per disporle simmetricamente nella grande sala fatta fabbricare apposta e denominata anche adesso della Niobe.

La ricomposizione.

Quali in origine la destinazione e la disposizione delle statue?

Il cardinale Ferdinando, nella sala maggiore della sua villa, le aveva fatte collocare in cerchio intorno al gruppo della madre colla figlia minore (fig. 1) e a Firenze, nella gran sala dove tuttora si trovano, furono disposte lungo le pareti.

Fu nel 1816 che l'architetto inglese Carlo Alberto Cockerell — autorevole in materia d'arte greca — per suggerimento del cavalier Bartholdy, il noto diplomatico prussiano, amico e protettore di letterati e di artisti, si diede a congetturare come ricomporre l'unità della rappresentazione e arrivò ad immaginare che le statue fossero state scolpite per decorare il frontespizio triangolare di un tempio consacrato ad Apollo. Egli delineò ed incise il suo piano, secondo il quale la Niobe terrebbe il posto di mezzo e

ROMA. - Niobe: Museo Vaticano.

apparirebbe più alta di tutte, mentre a' suoi lati verrebbero via via digradando le statue del pedagogo e dei dodici figli, con artistica simmetria, con varietà e colleganza indovinate.

Il Cockerell, infatti, tenne esatto conto non solo dell'altezza di ciascuna statua per disporle

nella forma prescritta dalle linee architettoniche del frontespizio, ma bensì della relazione di una statua coll'altra, che in alcuni casi è evidente e non può essere messa in dubbio.

Ne risultò una composizione sommamente drammatica che, nonostante discussioni interminabili, appare tuttavia come la più verosimile, anche se il frontone decorato dalle statue non sia stato quello supposto dal Cockerell, del tempio cioè di Apollo Sosiano, eretto in Roma da Sosio questore in Siria, tempio, secondo Plinio, celebre appunto per i simulacri di Niobe e de' suoi figli morenti, dovuti allo scalpello di Scopa o di Prassitele.

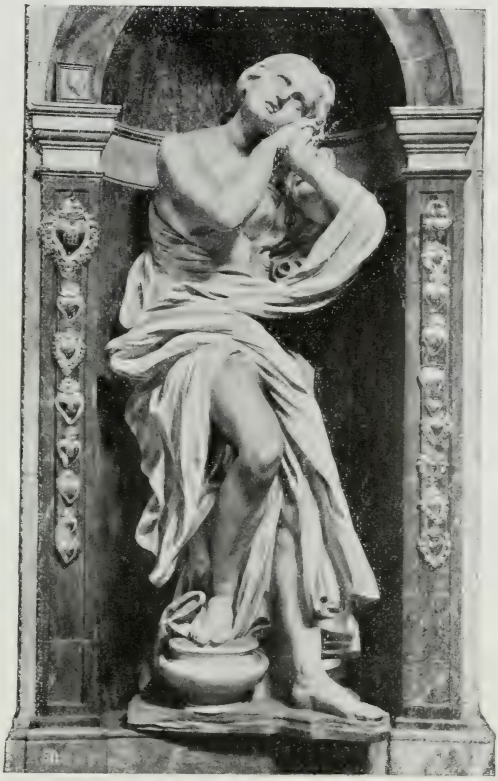
La Niobe del Bernini.

Il valore artistico ed archeologico delle statue, anche escludendo questi nomi insigni come autori di esse, è eccezionale. Tutta Europa, dal giorno della scoperta in poi, volle averne calchi, incisioni, illustrazioni d'ogni genere: pittori e scultori gareggiarono nel trarne inspirazione ed insegnamento e Gianlorenzo Bernini — il Michelangelo del seicento — ebbe l'occhio fisso a quella sublime visione quando scolpì il magnifico marmo, palpitante di vita che raffigura la Maddalena, precipuo ornamento della cappella Chigi nel duomo di Siena.

L'incomparabile espressione di un dolore rassegnato e fatale è veramente quella stessa della Niobide medicea, che il sommo artista ebbe agio di ammirare e studiare nella villa pinciana del granduca.

ROMA. - PSICHE ALATA: MUSEO CAPITOLINO.

L'affluenza dei giovani artisti per disegnare e modellare le celebri statue raccolte nella villa era tale che diede luogo a deplorevoli inconvenienti. Il Baldinucci lasciò scritto che Cosimo III fu costretto nel 1677 a far trasportare a Firenze le tre statue dei Lottatori, e quelle dell'Arrotino e della Venere perchè «specialmente quest'ultima era spesso abusata con parole e gesti de' più scorretti». Si noti che due dei tre Lottatori erano stati scoperti insieme alle Niobidi e si riteneva ne facessero parte, come invano sostenne anche il celebre Winckelmann.



SIENA. - CATTEDRALE: LA MADDALENA DEL BERNINI. (*Fot. Alinari*).

Arte greca e romana.

I più ilustri cultori delle discipline archeologiche studiarono intanto ogni minima particolarità del superbo insieme e ne dedussero che grandi sono da statua a statua le varietà di mano, di stile e di bellezza: trattarsi quindi di copia romana del prototipo greco dianzi citato — sventuratamente perduto — e famosissimo nell'antichità fin dal secolo IV avanti Cristo.

Altre Niobidi si trovano a Roma nel museo Vaticano, e nel Capitolino. Questa, donata al Museo del Campidoglio da Papa Lambertini nel 1753, e forse proveniente dalla collezione del cardinale Albani, fu restaurata per una Psiche mediante l'attacco di due enormi ali. Ma l'atteggiamento è il medesimo che si riscontra in una Niobide degli Uffizi, colla quale gioverà fare il paragone.

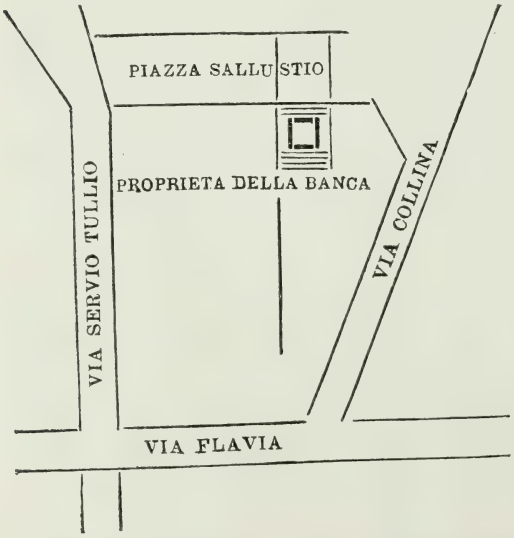
Anche queste Niobidi sono sculture dell'età imperiale e derivano dallo stesso originale greco più volte ricordato.

La Niobide Sallustiana al contrario per la quale tanto si è agitata l'Italia in questi giorni, è, secondo il parere quasi unanime dei più insigni archeologi,

FIRENZE. - R. Galleria degli Uffizi: Una figlia.

scultura greca del v secolo avanti Cristo, quindi anteriore di cento anni in circa alla creazione del prototipo di Scopa o di Prassitele, dal quale assai differisce e per la tecnica e per lo stile.

Due sole statue si conoscono che possano aver fatto parte, insieme a questa, del prototipo Sallustiano e si trovano nella raccolta Jacobsen di Copenaghen, ove pervennero molti anni sono



Pianta topografica della località nella quale fu rinvenuta la statua della Niobide.

da Roma medesima. Sembra fossero rintracciate nel luogo stesso ora in discussione e di cui offriamo una pianta sommaria per meglio circoscrivere il vero punto della scoperta di quattro anni fa, lasciando impregiudicata la questione se il cunicolo che nascondeva la bella Niobide sia in terreno privato, come apparisce dalla pianta, o in suolo pubblico come pare si cerchi di provare in via giudiziaria dagli operai che presero parte ai lavori.

Gli scavatori.

Finiremo questa breve rassegna ricordando che i documenti degli archivi fiorentini hanno conservato i nomi dei modesti terrazzieri che nel 1583 ebbero la fortuna di lavorare allo scavo famoso. Furono Valerio Pedoni da Rieti, Francesco Lotti da Modena e Bartolomeo di Giovanni Antonio da Milano.

La Niobide
scoperta negli scavi della Banca Commerciale.

Contrariamente a quanto succede ora, quegli operai non diedero fastidi di sorta ai proprietari delle statue e si tennero contenti al pagamento della quarta parte della somma ricavata dai fratelli Tommassini allorchè questi cedettero le statue a Girolamo Varese. Ebbero cioè 150 scudi per ciascuno, somma cospicua a quei tempi, perchè può ragguagliarsi a circa 2000 lire di nostra moneta.

Auguriamoci, dopo ciò, che, definite al più presto le controversie giudiziarie, la Niobide Sallustiana possa liberamente illustrare colla sua pura bellezza o questa o quella delle due nobilissime città che ardono dal desiderio di ospitare così prezioso tesoro.

Prof. G. BEDESCHI.

SUBIACO. - Sacro Speco - Chiesa Superiore: Ingresso di Gesù in Gerusalemme. Scuola Senese, fine del XIV Secolo. (*Fot. Alinari*).

La Domenica delle Palme

Salve, o giorno bene augurante; giorno di luce, di fiori e di speranza!

Quando ritorni ogni anno, spoglio — ahimè — degli ingenui e poetici fasti onde eri adorno, le creature indurite nello scetticismo grigio e gelido di questa vecchia età, non possono difendersi da un istintivo e quasi ribelle fremito del cuore. Poichè tu ci porti la gioventù eterna della primavera e ci rechi col profumo della vasta germinazione ridesta ai primi tepori, il dolce e malinconico profumo dei sogni sbocciati all'ardore fidente dei primi anni e sfioriti alle brine di realtà troppo precoci.

Molti dotti scrittori e pensatori (i due termini oggidì non si possono dire coordinati da un necessario legame di dipendenza) si arrovellano e disputano per stabilire le cause che hanno originato in questo principio di secolo un sì vasto ed inquieto movimento spiritualista nelle manifestazioni dell'arte e della scienza.

Forse il fenomeno che desola gli uni e che rende gli altri trionfanti si deve alla coscienza stessa della nostra senilità: poichè essa ci piomba in cuore più grave il rammarico e la nostalgia dei nostri anni giovanili, quelli segnatamente della nostra puerizia, in cui tutto era fresco, gioioso e sicuro entro l'anima nostra non ancor ferita dal morso del dubbio

E poichè al mesto rievocare, il nostro passato non si presenta tutto quanto in blocco, ma sfila a mobili e vivaci quadri e vien simboleggiato quasi dalle giornate che furono per noi le più belle — ecco che l'immagine della felicità e della bellezza ci si affacciano con ricordi soffusi di misticismo.

Il Natale e la Pasqua sono le date che emergono dal confuso fluttuare delle memorie. Il primo riconducevaci dalla fatica degli studi alla raccolta e gioconda intimità famigliare e dalla continenza della vita ordinaria alle ghiotte promesse d'un olimpo gastronomico, l'altra ci spalancava le porte gelose dei collegi alla libertà dei grandi orizzonti inondati di sole caldo e raggiante, circondati d'azzurro e di verde.

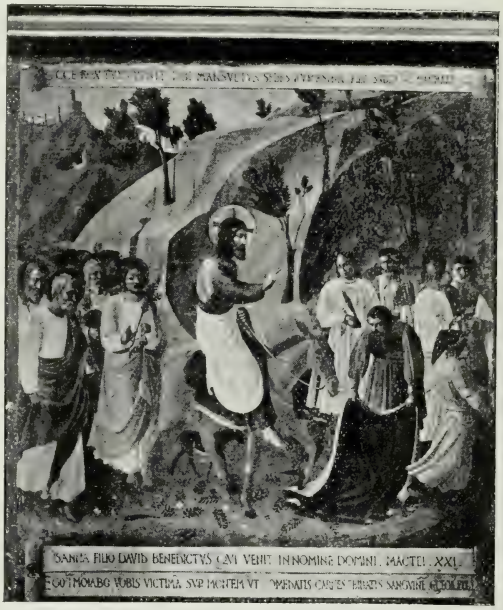
E noi quindi si preferivano le vacanze di Pasqua, anche per il non disprezzabile motivo ch'esse erano più lunghe.

Ma fra tutte le giornate di che si componeva l'anelata e troppo rapida parentesi — come dubitarne? — la più cara, quella che lasciava in noi un solco di grate ed indimenticabili impressioni, era la Domenica delle Palme.

Infatti fu sempre la Domenica delle Palme ad accoglierci, araldo sorridente delle ore più spensierate. In quel giorno la clausura e l'uggia degli studi ci apparivano lontani, lontani, come se non aves-

sero dovuto ritornare mai più, come se fossero cose d'un altro mondo, abbandonato, dimenticato per sempre. Non si pensava che a godere intensamente con l'abbandono completo ed immemore dei giovani cuori quel breve ed inestimabile tesoro di vita sbrigliata che ci era concessa. E vi assicuro che lo si spendeva bene: scorrazzando cioè come giovani puledri inebbriati d'aria e di spazio, per il paese e sopratutto per la campagna.

Su pei colli irti di vigneti potati che dalle recenti ferite lasciavano stillare limpide lacrime di linfa entro cui sfavillavano le prime freccie rosee del l'aurora, a cercare le viole; giù per i soffici piani dei prati teneri e costellati a caccia di farfalle e di lucertole; via lungo gli argini dei fiumi e sull'arena dei ruscelli a seguire la pericolante rotta dei nostri navigli di carta; via lungo gli stradoni bianchi o traverso i tortuosi sentieri errando in un piacevole vagabondaggio senza meta e scopo, mutando il nostro turismo in *sport* quando la capricciosa fantasia ci induceva a delle appassionanti gare di corsa, di lotta e di lancio di sassi i quali spesso colpivano i cani, non di rado raggiungevano con temuto scroscio qualche vetro innocente e talvolta minacciavano ed anche rompevano qualche irresponsabile testa di contadino. Ed allora erano fughe pazze ed inseguimenti drammatici...



FIRENZE. - Accademia di Belle Arti: Ingresso di Gesù in Gerusalemme, quadro del Beato Angelico. (*Fot. Alinari*).

Ma non è di questo che noi volevamo e dovevamo parlarvi. Perdonate le digressioni a cui la Domenica delle Palme, aprendo il varco alla coorte balda delle reminiscenze, può trascinare.

Dicevamo dunque che la festa dell'Ulivo rappresentava per noi monelli il più bel giorno dell'anno perchè, oltre ad essere larga di tutti i più preziosi doni della libertà, oltre ad offrirci il sug-

VENEZIA. - S. Marco: L'entrata in Gerusalemme. - Mosaico del XV Secolo. (*Fot. Alinari*).

gestivo e coreografico spettacolo della sua liturgia spiegantesi all'aria aperta tra le fronde, i canti ed i fiori — ci porgeva la lusinghiera prospettiva di tanti altri momenti di letizia che dovevano seguire a compimento della nostra vacanza.

Leggete l'immortale *Sabato del villaggio* e nell'amara filosofia con cui l'infelice recanatese spiega la gioia dell'attesa e dell'illusione umana, percepirete tutta la dolcezza di cui può essere colma per dei fanciulli e per degli scolari la Domenica delle Palme.

vermigliati di piaghe sanguigne giacevano esposti entro casse di vetro o spenzolavano inerti fra le braccia rigide delle Marie dai lineamenti di legno contratti nel più fiero impeto di disperazione. Le campane rimanevano mute e le processioni portavano in giro per le vie del paese dei lugubri emblemi di morte.

Sembrava che in quell'atmosfera di lutto, la primavera subisse come una soluzione di continuità. Era lo stesso cielo che inchinava la sua coppa di tenero azzurro sulla terra verde d'erbe recenti gonfia di linfe ed olezzante di fiori — eppure

PADOVA. - CAPPELLA DEGLI SCROVEGNI ALL'ARENA: L'INGRESSO IN GERUSALEMME (GIOTTO).

(Fot. Alinari).

Man mano che il ricco programma di scapataggini che questo giorno inaugura e fa presagire, andava compiendosi ed era presso al suo fine, un malessere, un'angoscia vaga veniva a turbare ogni nostro sollazzo, ad avvelenarci la sorgente di tutti i piaceri. La preoccupazione dei compiti non ancora fatti, il pensiero degli attimi fatali della clausura e dello sgobbo che s'avvicinano precipitosamente ci guastava il resto della nostra effimera indipendenza.

E poi la vicenda stessa del culto che occupa nella Settimana Santa le vie e le chiese, contribuiva a velare d'una nube leggera di tristezza la nostra esultanza. Giacchè le fasi ultime del dramma cristiano hanno in sè tanto e così profondo e così umano potere d'ambascia che gli animi aperti e vergini della fanciullezza non possono non esserne presi dolorosamente.

Le navate silenziose dei templi eran fasciate di bende brune; Cristi scheletriti, cadaverici, in-

una vaga pena errava ovunque nell'aria, ed un senso di lutto nei cuori. Poichè memoria di una tragedia profondamente umana si rinnova atavicamente traverso le generazioni.

La Domenica delle Palme invece è immune da questo incubo. E' una festa che celebra una festa, è il trionfo della natura che s'accorda ad una specie di rituale tripudio delle anime.

O voi che amate ricordarvi d'essere stati fanciulli poichè il mattino è la più fresca e la più pura ora della vita — potrete mai cancellare dalla mente l'immagine di quel giorno pieno di sole e di voli di rondini e l'impressione di quel canto festoso ampio e solenne di campane, di quelle voci d'argento e d'oro gravi e squillanti che non sapevate se più inondassero la limpidezza serena degli spazi o fremessero entro di voi come un accento della vostra trionfante ed avida voluttà di vivere?

La processione bianca usciva dalla chiesa prin-

FIRENZE. - GALLERIA UFFIZI: L'INGRESSO DI CRISTO IN GERUSALEMME, QUADRO DEL BOTTICINI. (*Fot. Brogi*).

cipale del villaggio in sul sagrato spazioso, usciva lentamente snodandosi alla luce piena del giorno, passava sotto le finestre pavesate, sotto gli archi di verzura improvvisati con le fronde e le gemme profumate ed i fiori smaglianti delle siepi vicine; e solo in quella cerimonia che sembrava una esaltazione religiosa alle forze naturali della giovinezza e della bellezza, la liturgia cristiana perdeva un poco dell'ombra malinconica che quasi mai le si disgiunge.

E' vero che nella storica rievocazione il biondo e mite Cristo avrebbe dovuto di lì a poco scontare il suo amore per gli uomini con il supplizio estremo e con la suprema ingiuria del popolo rinnegante. Ma che importa? In quel giorno la piccola gente cui Egli soleva toccare con la facondia suadente della speranza e della indulgenza, le donne per la fralezza delle quali aveva parole soavi di perdòno, i bambini nella cui innocenza vedevano l'immagine del Regno ch'Ei sognava per tutti — gli venivano incontro con le insegne verdi e vive della esultanza e della pace a rendergli onore come ad un potente della terra. E l'eco di quel grido d'amore che aveva attraversato tanti secoli d'umana infelicità, si ripeteva schietta ed intensa nel misticismo del nostro candido sentimento, come se la dolce figura del Maestro fosse riapparsa benedicente alle folle di sulla lenta e modesta cavalcatura che aveva scelta a simbolo della propria mansuetudine ed umiltà.

Asino, preistorico strumento del più povero turismo; placido, paziente, sobrio, infaticabile amico e servo dell'uomo sconoscente — se anche i filosofi ed i poeti non avessero pensato ad indennizzarti delle stolte calunnie del volgo, mettendo in rilievo le preclare tue benemerenze, se anche il grande Omero non si fosse ricordato di glorificarti nelle tue innegabili virtù paragonandoti uno fra i più belli e più eroici campioni dei vincitori di Ilio immortale — i testi sacri costituirebbero sempre per te il miglior atto di riparazione.

E per quanto si conti nella storia de' tuoi maggiori indimenticabili esempi di sapienza come l'asina di Balaam, prove insuperate di prudenza qual diede l'asino di Buridano, testimonianze di gentile pietà pari a quella dell'asinello del Presepio, manifestazioni illustri di *umanità* simili alla partecipazione avuta da parte d'un vostro ascendente nella fuga in Egitto — povero asino, tu continui a portare la soma, a trascinare la carretta ed a farti filosoficamente bastonare, senza neanche la velleità d'uno straccio d'albero genealogico o la pretesa d'un *pedigree*. O bestia più degna e più seria di tutti gli uomini d'alto lignaggio e di bassa statura e meno pretenziosa di tutti i cavalli da corsa!

***

E però ben fecero a ricordarti nelle loro feste alcuni popoli cristiani.

I pessimisti si confortino dunque chè la giustizia non è peranco bandita da questa terra. Il fatuo e superbo destriero dalle forme elette e possenti e dalle fierissime pose, non ebbe mai tanta illustre *réclame* di tele e di marmi quanta ne fu fatta al suo plebeo cugino, che da un numero infinito di nobili quadri e bassorilievi fuma dalle nari il tepido alito sulla radiosa nudità del Bambino o procede sulle foglie di palma e sui mantelli distesi di cui era cosparso e coperto il suolo della via per la quale il biondo Messia entra cavalcando in Gerusalemme verso il trionfo ed il martirio.

La festa della Domenica delle Palme vien celebrata dalla religione greca fin dal secolo IV dell'Era. Essa invece acquistò nel rito romano un vero valore ufficiale soltanto dopo Carlo Magno.

Nel medioevo, in cui le processioni ebbero una parte quasi essenziale nella liturgia e nella vita stessa dei popoli, il rito della Domenica delle Palme come del resto i successivi che si svolgevano nei giorni della Settimana Santa, tendeva a riprodurre con una certa fedeltà l'episodio dell'entrata di Gesù in Gerusalemme. E se prima i veri credenti s'accontentavano nelle contrade orientali di portare processionalmente la Bibbia o l'ostia consacrata su di una lettiga ed in occidente la croce; in seguito poi non bastò il simbolo di questa finzione al bisogno psicologico di rap-

presentare vivamente — quel bisogno da cui maturò il primo embrione di teatro moderno — gli atti del dramma sacro. E sebbene ciò

VENEZIA. - CHIESA DI S. GIORGIO DEI GRECI: L'INGRESSO IN GERUSALEMME (XVII SECOLO).

(*Fot. Alinari*).

potesse apparire ad alcuno irriverente, si volle riprodurre con esattezza la scena immortale. Si cominciò a vestire un personaggio — era allora quasi sempre un basso od un alto sacerdote — con gli abiti del Cristo ed a foggiarne la capigliatura e la barba in modo che la fisonomia riproducesse approssimativamente i lineamenti caratteristici che fin d'allora gli artisti solevano attribuire al Figlio di Maria.

A colui era affidato il « ruolo » di protagonista nella scena dell'ingresso di Gesù nella città sacra.

La consuetudine di servirsi di un'asina come cavalcatura nelle processioni della Domenica delle Palme fu praticata per molto tempo dai cristiani.

Pietro di Corbeil racconta che l'asino della Domenica delle Palme, dopo aver compiuto diversi tragitti in Palestina, accompagnato e circondato dall'unanime venerazione, attraversò il mare a piede asciutto giungendo a Cipro, indi a Rodi, successivamente a Candia, a Malta ed in Sicilia. Di lì, pervenuto sulla nostra penisola, la percorse e dopo aver alquanto sostato in Aquileia, proseguì verso Verona nelle cui vicinanze venne a morire.

V'è una popolare leggenda la quale pretende che i resti di questo celebre e miracoloso asino fossero raccolti in un reliquario in forma d'asino che si conserva tuttora entro una chiesa veronese: S. Maria degli Organi.

L'attore quadrupede adunque che aveva l'onore d'assumere nella processione della Domenica delle Palme la parte dell'illustre asino summenzionato — abbiamo accennato che si sceglieva per lo più una femmina — traversava, sempre portando sul dorso l'attore rappresentante la parte del Messia, la città, circondato, preceduto e seguito dalla popolazione reggente in mano delle palme o dei ramoscelli d'ulivo.

In alcune regioni il modesto somiere compariva anche durante altre feste. Ad esempio a Beauvais ed a Sens era il primo giorno dell'anno che si soleva condurre in giro degli asini, fin che venivano trascinati in chiesa ove aspettavali sui gradini dell'altare, circondati dalle fiammelle d'un numero grandissimo di ceri, un bel fascio di fieno che essi brucavano mentre i fedeli improvvisavano loro intorno una danza innegabilmente profana. Tali cerimonie però, degenerando poscia in sconcie parodie, non tardarono ad essere abolite.

La costumanza di far uso d'un asino in carne ed ossa nella festa della Domenica delle Palme non poteva essere in uso presso tutti i paesi. Alcuni ve n'erano, ad esempio — sebbene pochi — in cui codesto animale mancava. Che fare allora? L'uso di allevare espressamente degli animali per le cerimonie liturgiche, che è proprio di quelle religioni che hanno un contenuto fantasticamente panteistico, quali sarebbero l'egiziana e la braminica, non potevasi conciliare con lo spirito rigoroso del cattolicesimo medioevale.

Non si trovò quindi di meglio che supplirvi con un cavallo. Inutile dire che l'espediente presentava non pochi difetti. Un cavallo, per decaduto che fosse dalla imponente dignità della razza, non poteva assumere gli atteggiamenti

UNA FAMIGLIA DI ATTORI DELLA SACRA PROCESSIONE IN UN VILLAGGIO DELLA GERMANIA. AL PADRE È AFFIDATA ANNUALMENTE LA « PARTE » DI GESÙ CRISTO, MENTRE UNO DEI FIGLI RAPPRESENTA QUELLA DI GIUDA ISCARIOTE.

(*Fot. Argus*).

dimessi del suo più pacifico parente prossimo. Qualche scatto, qualche moto impaziente dell'animale mal rassegnato alla sua retrocessione

veniva inevitabilmente a contrastare con il carattere che volevasi imprimere alla rappresentazione. Ed invano si ricorse a dei mezzi raffinatamente teatrali per rendere l'illusione più perfetta. Si racconta a questo proposito che a Mosca in una processione della Domenica delle Palme, il Patriarca andasse in giro montando un cavallo convenientemente travestito... da asino, mediante la truccatura di due enormi orecchie.

In Occidente però, fin dal x secolo si era provveduto a risolvere la difficoltà, adottando un mezzo semplicissimo in quei luoghi ove gli asini facevan difetto. Esso consisteva nel fabbricarsi un asino di legno. All'inizio rappresentavasi soltanto il quadrupede. Così esso poteva servire a doppio uso. A rinnovare cioè i due fatti; — secondo le date — l'avventura della fuga in Egitto e la coreografia dell'ingresso in Gerusalemme.

Si foggiava, per lo più in legno di tiglio, un asino in proporzioni naturali, su cui salivano per turno S. Giuseppe e la Vergine ovvero l'uomo designato ad incarnare il personaggio del Salvatore. Era proverbio popolare molto antico e di cui nella tradizione non serbasi memoria, il giurare per la materia di cui componevasi quel rozzo monumento. « Com'è vero che l'asino della Domenica delle Palme è di legno » protestavasi con una locuzione che oggidì suonerebbe incomprensibile.

In seguito venne di moda il costume di effigiare pure in legno l'immagine del cavaliere. Narra un contemporaneo del vescovo Ulrico di Auxburgo, morto nel 973, come alla Domenica delle Palme di quell'anno il prelato benedicesse i ramoscelli e poi « evangelio et crucibus et fanonibus et cum effigie sedentis Domine super *asinum* » muovesse verso la collina di Perleich, meta convenuta della gita processionale.

L'ICONA DI LEGNO SCOLPITO RAPPRESENTANTE IL CRISTO DELLA DOMENICA DELLE PALME, CHE SI CONSERVA NEL MUSEO STORICO DI BASILEA.

Esemplari di quest'icona sculta non ne rimangono più a testimoniare l'usanza praticata fra il x ed il XIII secolo: solo superstite è quello che si serba nel Museo storico di Basilea che appartiene ad un'epoca un poco posteriore.

Gesù Cristo è a capo scoperto ed a piedi nudi ed inforca l'asino che ha per sella una semplice coperta: l'atteggiamento è di chi impartisce con la destra la benedizione latina; con la sinistra preme l'Evangelio contro il petto. La briglia è sciolta sul collo dell'animale. L'asino figura d'andare al passo. Al di sopra delle orecchie reca due buchi destinati probabilmente ad applicarvi la corona di spine la quale, con evidente anacronismo, anticipava un particolare della Passione. Le zampe della bestia poggiano su di un'asse quadrangolare sostenuta da quattro ruote sulla quale poteva essere agevolmente trascinato. La statua equestre si compone di due pezzi distinti: la cavalcatura ed il cavaliere, tali da permettere, ove occorresse, di smontare il secondo dalla prima.

***

Lo sviluppo che l'economia... delle pagine ha fissato inesorabilmente come massimo al presente articolo non ci permette di trattare il tema da un punto di vista più contingente per l'epoca e per le località. Oggi ancora la tradizione religiosa della Domenica delle Palme serba a parecchie popolazioni italiane delle consuetudini piene di originale e delicata poesia, consuetudini che potrebbero formare oggetto d'interessantissime pagine di *folklore* nazionale.

Da parte nostra, che nel programma di questa *Rivista* abbiamo convenuto di fornire tutti quei ragguagli che possano rendere maggiore e più possibilmente completa la conoscenza dell'Italia nei nostri 80 000 lettori, promettiamo di esaurire l'argomento nel numero di marzo... d'uno dei prossimi anni.

SILIO CARPANI.

VIAGGI GRATUITI

PER TUTTI I SOCI DEL TOURING CLUB ITALIANO

che presentano nuove adesioni al sodalizio con le norme indicate a pagina 63, 64 e 65 della "Rivista,, di Febbraio.

UN SECOLO DI PROGRESSO DELLA NAVIGAZIONE A VAPORE

(*Continuazione vedi Numero precedente*)

Quale progresso dalla navicella di Fulton! Ma allo sviluppo intenso della navigazione a vapore, era sempre un ostacolo l'eccesso del consumo di combustibile. La caldaia marina veniva alimentata con acqua di mare, perciò quando era prossimo il punto di saturazione, bisognava con abbondanti scariche ridare all'acqua in ebollizione una densità inferiore a quella a cui cominciavano a precipitare i sali. Queste estrazioni apportavano una notevole e continua perdita di calorico. Perchè la caldaia fosse accessibile in tutti i suoi punti per picchiettarla dei depositi di sale, bisognava darle forme irrazionali, cioè parallelepipede. Tutte le macchine funzionavano quindi a bassa pressione, utilizzando una minima parte della energia del calorico sviluppato ai forni, mentre riescivano complicate, pesanti ed ingombranti.

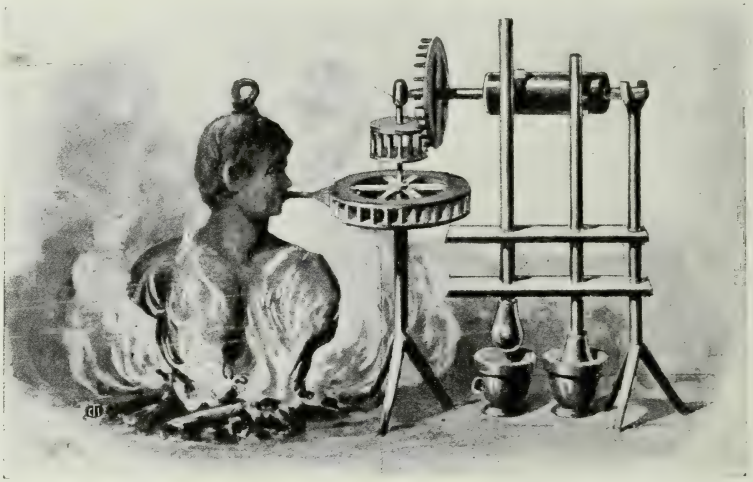
E' in una invenzione brevettata in America da Dod, il 29 novembre 1811, e che tornò sotto nomi diversi in onore nel 1832, che col condensatore a superfice, non solo si ottenne una migliore utilizzazione del vapore, ma si trovò modo di alimentare le caldaie perennemente con acqua dolce (acqua proveniente dal vapore condensato) evitando le scariche continue e le incrostazioni cristalline. In pari tempo un'altra antica invenzione appartenente essa pure al principio del secolo e ringiovanita, divenne pratica e diffusa, e fu la caldaia così detta marina, non più a cofano, ma cilindrica e con tubi di fiamma. Fu il condensatore che permise allora la conquista del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano, la nuova caldaia, associata ad esso permetteva poi di aumentare le pressioni, e quindi di costruire macchine capaci di utilizzare la facoltà di espandersi del vapore. L'introduzione dell'elica, altra scoperta del principio del secolo, se pur può dirsi tale l'applicazione di una notissima proprietà della vite, era tornata in onore per gli studi di Smith e di Sauvage, ma sopratutto per la intraprendenza di Ericson; l'elica essendo suscettibile di una rotazione molto più rapida di quella delle ruote, che difficilmente, in causa del grande diametro, del numero delle pale, e della loro struttura, sopportavano più di venticinque giri al minuto, permetteva un numero di colpi di stantuffo nella macchina ogni minuto, almeno doppio delle ruote, ciò che consentiva una sempre migliore utilizzazione del vapore. Se a questo si aggiunge il vantaggio immenso della costruzione in ferro, troveremo la ragione di sempre nuovi progressi.

MACCHINA A VAPORE DI HEROS ALESSANDRINO (200 ANNI A. C.).

E i progressi della navigazione a vapore divennero in breve tempo tali, che il riassumerli esigerebbe un volume; bisogna limitarsi a seguirli in quella massima arteria marittima che è l'Atlantico settentrionale, palestra splendida delle iniziative navali, perchè è su di essa che esistette sempre, e esiste ancora il traffico più intenso di passeggeri

e di merci, e pur congiungendo due continenti separati da un oceano, rappresenta anche la traversata oceanica meno lunga, e quella quindi nella quale la difficoltà del rifornimento di combustibile è meno sentita; tanto più che le due sponde opposte sono fra i paesi del mondo più ricchi di carbon fossile, e dove quindi costa meno.

L'apertura del canale di Suez dà a sua volta un impulso nuovo al vapore, che si slancia alla conquista dell'Estremo Oriente, sono mercati di centinaja di milioni di abitanti e di produttori che grazie al vapore vengono a contatto colla civiltà europea, e colla sua attività febbrile; il vapore mercantile si ingigantisce esso pure, e più grande è la sua capacità di carico e meglio economico diventa il trasporto del carico medesimo.



Macchina a vapore Branca (1628).

Nell' Atlantico la lotta della velocità continua, ma anche nell'Atlantico accanto al vapore velocissimo, si insinua quello economico per le merci povere, le materie prime.

Al 1877 si mette in cantiere il primo colosso dopo del « Great Eastern », il « City of Rome » di 8144 tonnellate. Doveva dare 18 nodi, ridurre la traversata a sette giorni, ma non corrispose; non importa, nel 1883 si vareranno l'« Umbria e l'« Etruria » della Cunard di 8100 tonnellate, che terranno le promesse questi, filando nodi 19 ½ all'ora. La macchina si è fatta economica sempre più, si consuma meno di un chilogrammo di carbone per cavallo ora, e nasce anche la macchina a triplice espansione, cui succede tosto quella a quadruplice espansione ancor più economica, che ridurrà il consumo del carbone a circa 700 grammi per cavallo ora.

L'« Umbria » e l'« Etruria » furono i primi vapori veramente celeri; per venticinque anni continuarono ad attraversare l'Atlantico, senza perdere nulla della loro velocità; ieri ancora erano in servizio, figuravano con onore fra i più celeri postali del mondo, e nei quadri della riserva navale inglese; una decisione della Cunard li ha testè radiati dai quadri e li condanna alla demolizione. La grande Compagnia inglese li avrebbe potuti vendere quei vapori, ancora in ottime condizioni; ma ciò le avrebbe recato disdoro; quel giorno che non li reputa più degni di portare alteramente il suo distintivo, la aristocratica Compagnia demolisce i suoi vapori, non li vende, non li condanna a finire come certi nobili cavalli da corsa, che passati i loro bei giorni tirano le barche sulle alzaje, o trascinano penosamente il carretto della spazzatura. Così praticano anche le grandi Compagnie tedesche, e le altre inglesi. La marina mercantile italiana invece per molti anni si è alimentata coi rifiuti altrui, e si chiamarono benemeriti coloro che in tal modo impiegavano le larghe sovvenzioni dello Stato, e perfino a qualcuno si eressero statue! Oggi però un pietoso oblio ne copre il nome.

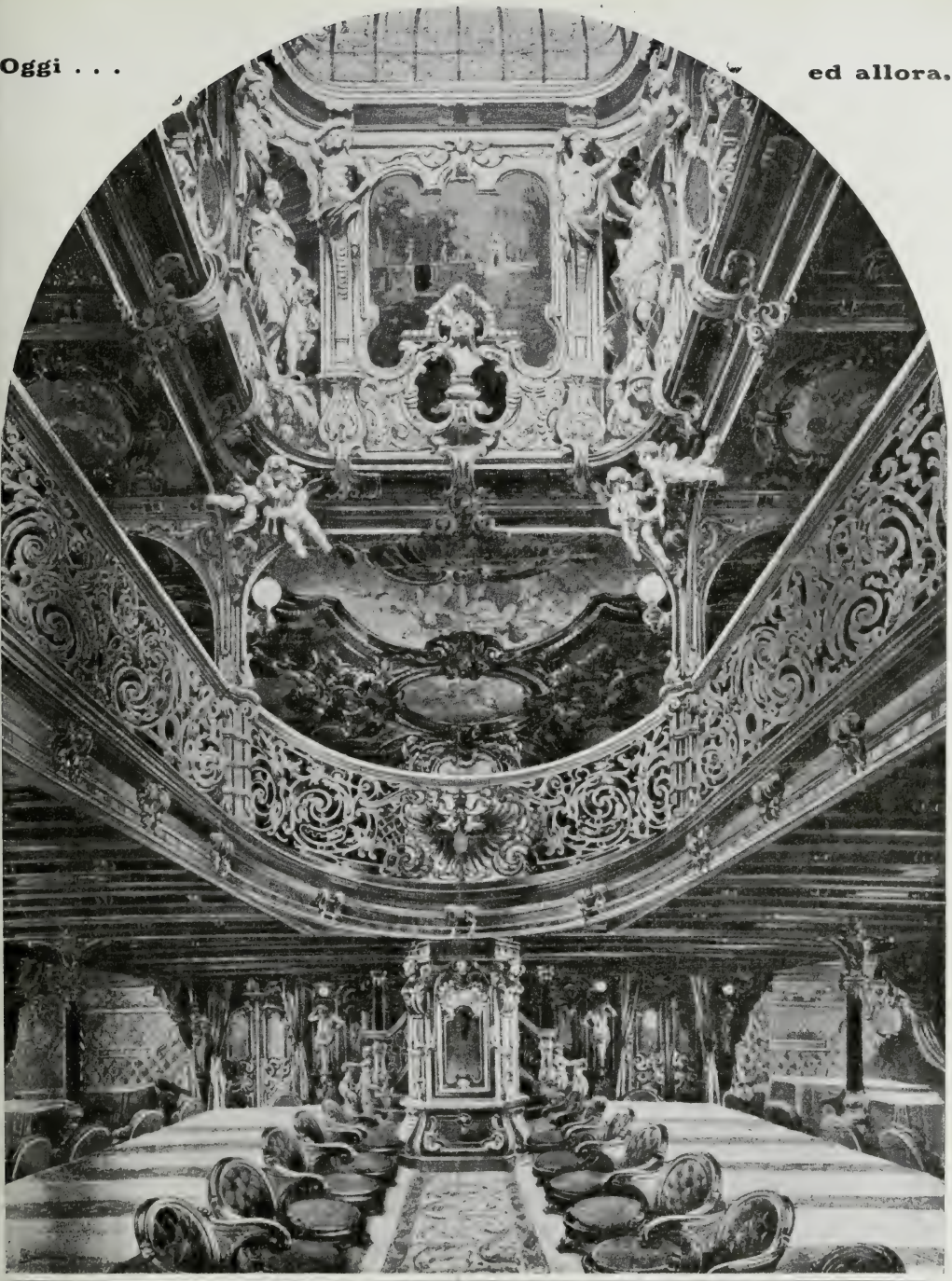
Col « Teutonic » del 1889 il levriero del mar

Il « Lombardo »

Il « Cagliari »

due fra le prime navi a vapore della Compagnia di Navigazione R. Rubattino.

Oggi . . . **ed allora.**

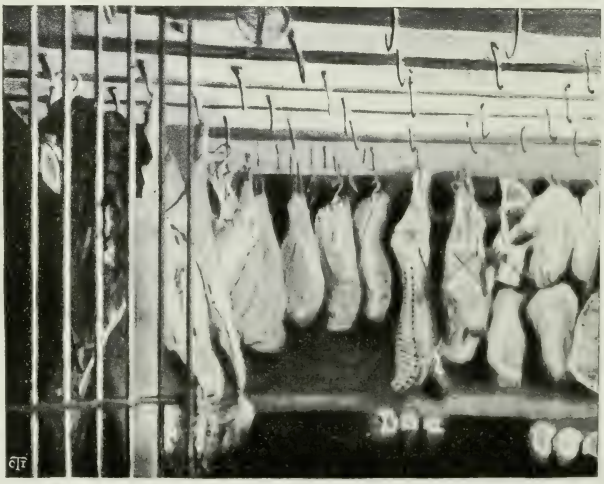


In alto: Una maestosa sala da pranzo e da concerto di un moderno transatlantico.
In basso da sinistra a destra: Il concerto e la sala da pranzo nei vapori d'una volta.

UN TRANSATLANTICO IN RIPARAZIONE.

sale a 10 000 tonnellate e 16 000 HP sfiorando i 20 nodi di velocità; con questi due vapori della White Star Line, si introducono le due macchine, e quindi le due eliche, ancora una cosa immaginata dagli emuli di Fulton, e da tempo introdotta nelle navi militari. Il vantaggio della doppia elica è notevolissimo perchè la rottura dell'asse è la più facile avaria cui vadino soggetti i piroscafi, che non potendo per le loro dimensioni e la loro struttura, usare delle vele, in tal caso restano in balia delle onde. Oggi le leggi italiane finalmente escludono dal trasporto degli emigranti tutti quei vapori di nuova costruzione che non siano a doppia elica.

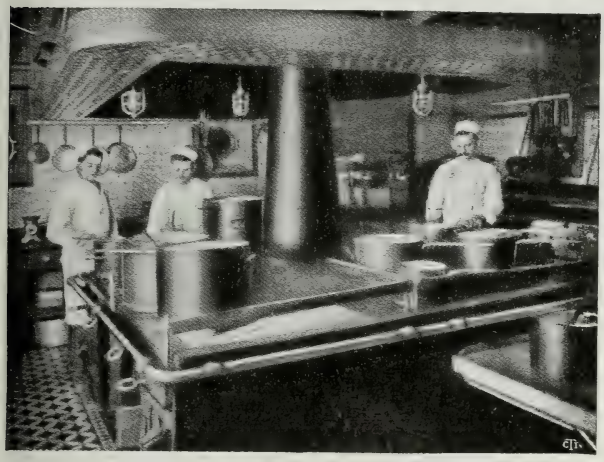
Al 1892 il primato torna alla Cunard Line col « Lucania » e « Campania » di 13 000 tonnellate e 30 000 HP e della velocità di 21 nodi; ma la giovane marina tedesca le strappa quel conteso primato, il nastro azzurro dell'Atlantico, come dicono gli inglesi, creando nel 1897 il « Kaiser Wilhelm der Grosse » di 14 350 tonnellate, e di 30 000 HP che supera i 22 nodi, poi il « Deutschland » nel 1900 di 16 500 tonnellate e di 23 nodi, quindi nel 1901 il « Kronpr. Wilhelm » e il « Kaiser Wilhelm II » ad un dipresso eguali, e poscia nel 1906 il « Kr. Ceciliae » di 19 500 tonnellate e di 46 000 HP che diede 24 nodi.



VETTOVAGLIAMENTO: CAMERE REFRIGERANTI.

A questo punto si potrebbe chiudere la storia del periodo fultoniano, perchè è con questi vapori che ha termine, almeno per ora, la epopea della macchina a vapore a cilindri od a piloni, della macchina a vapore di Watt infine, che attraverso a più di un secolo di studi e di perfe-

zionamenti in questi vapori attinse la sua più alta perfezione. Essa deve ora cedere il campo al motore a turbina, che col « Lusitania » e col « Mauretania », ha ridato il primato alla Cunard Line, e per essa all'Inghilterra, nella grande gara atlantica. Con queste due unità il transatlantico discendente dal « Sirius » e dal « Great Western » ha raggiunto le 33 200 tonnellate e



UNA CUCINA D'UN GRANDE PIROSCAFO MODERNO.

70 000 HP colla velocità di 26 nodi! La traversata di 21 giorni è discesa a 4 e 12 ore circa, ma parte del merito è ancora della Great Western R. C. che non potendo più cimentarsi sul mare, ha offerto alla Cunard un porto appositamente costruito a colpi di milioni, nella rada di Fishguard, allo scopo di far risparmiare cinque ore circa alla posta ed ai passeggeri che da New York si recano a Londra, in confronto dello scalo precedente di Hollyhead. Il nuovo porto di Fishguard costrutto interamente a spese di una Compagnia ferroviaria, la stessa che lanciò il primo servizio regolare attraverso dell'Atlantico, venne appunto inaugurato in quei giorni in cui il cannone tuonava a New York quotidianamente in onore di Fulton. Le lettere che portò il « Mauretania », i suoi passeggeri, grazie al nuovo scalo e ad un treno della Great Western che è il più celere del mondo, erano pervenute da New York a Londra in meno di cinque giorni di tempo. Si spera che all'avvenire, in un prossimissimo avvenire, che quel periodo sarà ancora ridotto. Il « Mauretania » attende le sue due nuove eliche, per guadagnare ancora qualche ora nella traversata.

***

E la Marina da Guerra?

Lo spazio mi è limitato e ho a dire ancora troppe cose sulla marina mercantile che ha trasformato pacificamente il mondo, per potermi dilungare sulla nave da guerra. La nave da guerra, tranne che nell'avere adottato le due eliche assai prima di quella mercantile, non fece in fatto di macchine, di caldaie, di velocità, che copiare in ritardo i progressi di questa. I progressi proprî la marina da guerra li fece nei mezzi di offesa e di difesa: cannoni, corazze, siluri. Ma non è per le sue torpedini che l'umanità ricorda riconoscente e venera il nome di Fulton, non è per il suo strano e inutile « Demologos », ma per il piccolo « Clermont ».

Piuttosto mi soffermerò sulle navi da guerra per chiarire un equivoco abbastanza facile e generalizzato.

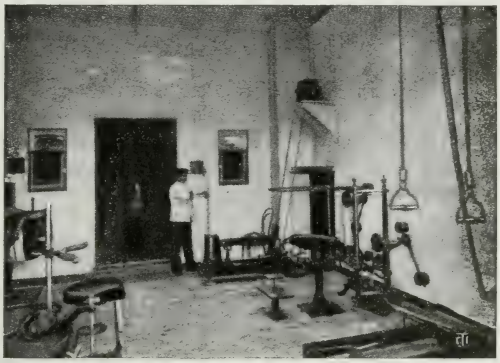
Il tonnellaggio delle navi da guerra si esprime in peso, cioè col dislocamento loro totale. Se noi diciamo: la « Dante Alighieri », dislocherà 19 000 tonnellate, il « Lion » inglese 26 000, indichiamo il peso totale esatto della nave e del suo carico. Invece quando noi diciamo il « Mauretania » ha un tonnellaggio di 33 200 tonnellate, esprimiamo una misura di capacità e non di peso, cioè il volume totale della nave, pari a 32 000 tonnellate, misura di capacità che corrisponde in cifra rotonda a metri cubi 2,83 (100 piedi cubi inglesi). Il dislocamento del « Mauretania », cioè il suo peso a pieno carico è di molto superiore alle quarantamila tonnellate, più che doppio quindi di quello della « Dante » nostra, della « Nassau » tedesca, della « Dreadnought » inglese, e forse prossimo a quello di due « Lions. »

Quando adunque si parla delle grandi corazzate moderne, non si deve considerarle come le massime costruzioni navali del nostro tempo, bensì come costruzioni modeste in confronto a molti vapori che solcano il mare.

Ho citato i più veloci, ma il « Mauretania » ha quanto alla grandezza, molti rivali che lo avvicinano, come l'«Amerika», l'«Adriatic», il «Baltic», ecc., e sono in cantiere a Belfast per la White Star Line due piroscafi, l'« Olympic » e il « Titanic » che saranno maggiori di quarantamila tonnellate, e il cui dislocamento si aggirerà sulle settantamila.

***

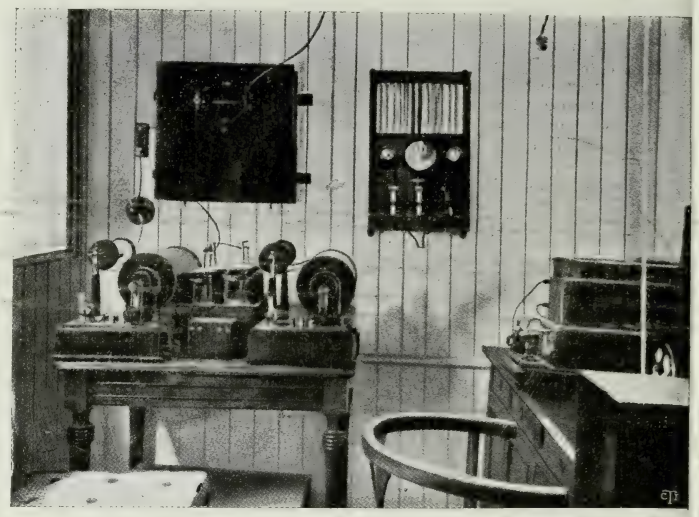
L'Italia, la cui storia navale moderna è tanto modesta, ha nella conquista dell'Atlantico una



OLTRE AI COMFORTS DELL'IGIENE ANCHE QUELLI DELLA GINNASTICA E DELLO SPORT SONO POSSIBILI NEI GRANDI VAPORI MODERNI CHE HANNO DEI SALONI A CIÒ DESTINATI.

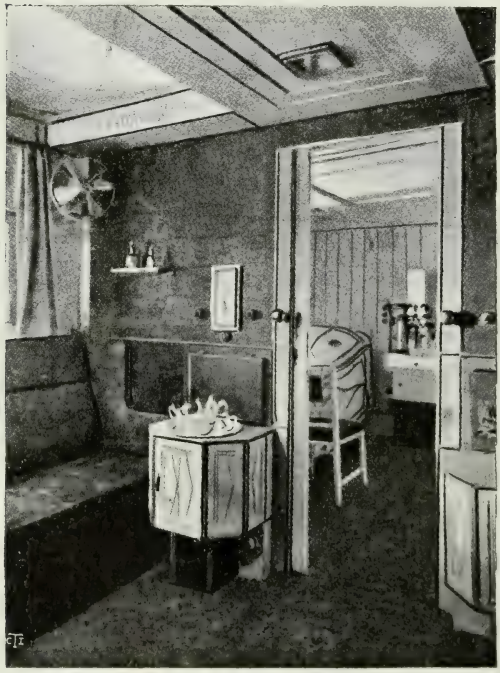
parte che non è immeritevole di esser ricordata. Cavour vedendo come i liguri si affermassero nelle repubbliche del Rio della Plata, ebbe fino dal 1853 la idea felicissima di iniziare un servizio a vapore sovvenzionato dal Mediterraneo con quelle remote regioni. La guerra di Crimea ritardò il progetto che ebbe esecuzione solo nel 1857.

La navigazione coll'America meridionale a quell'epoca era poco sviluppata, e nel Mediterraneo non esisteva affatto. Le repubbliche del Plata straziate da continue guerre civili non erano ancora popolose e fiorenti, il commercio del Sud America, almeno nell' Atlantico, aveva il suo rigoglio nel Brasile. Una linea di vapori inglesi, prolungamento di quella delle Antille, serviva i porti atlantici, di Pernambuco, Baiha, allora più fiorenti di adesso e Rio de Janeiro. Nè Montevideo, nè Buenos Ayres, senza porto e con cattive rade, non erano frequentate dai grossi vapori, e neppure erano accessibili a grandi velieri. Dal Mediterraneo si trafficava col Plata, con navi da 400 tonnellate al massimo; di solito fra le 300 e le 250 tonnellate; adatte a quegli scali, ma molto incomode; la durata del viaggio quando riusciva felice, non era minore di due mesi, spesso durava dippiù, anche il doppio.



SALA MARCONI PER LA TRASMISSIONE DEI CABLOGRAMMI.

Il nuovo servizio italiano fu dunque una ardita iniziativa: i vapori in ferro e ad elica « Genova », « Torino », « Vittorio Emanuele » e « Conte di Cavour », di circa 1500 tonnellate, e 700 HP, della velocità di 8 nodi, muniti di completa alberatura, dovevano partire una volta al mese da Genova, e facendo scalo a Barcellona, Malaga, Cadice, Teneriffa, Pernambuco, Baiha, arrivare dopo trenta giorni di viaggio a Rio Janeiro. Da questo porto il vaporetto « Sardegna » di 175 tonnellate trasbordava le merci e i passeggeri a Montevideo in otto o dieci giorni. La navigazione marittima col Plata si considera finita a Montevideo, perchè la breve traversata da questa città a Buenos Ayres diventa navigazione fluviale, che si compie a velocità ridotta nella sua maggior parte, anche oggi, malgrado gli imponenti lavori eseguiti nel Rio. In complesso da Genova a Montevideo si impiegavano 38 giorni, e circa 40 per Buenos Ayres.



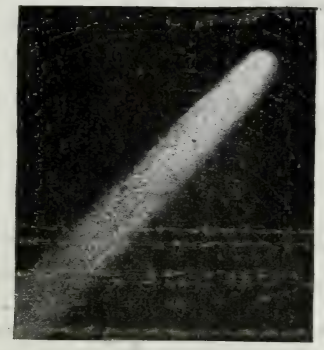
CABINA DI PRIMA CLASSE IN UN TRANSATLANTICO MODERNO.

La Compagnia Transatlantica che assunse il servizio non ebbe prospere sorti: il « Genova » si incendiò sulle coste della Spagna, poi sopravvenne la guerra del 1859, e il servizio fu sospeso. Il « Torino » venduto al Governo provvisorio di Sicilia, fu gettato da Bixio alla costa, durante lo sbarco in Calabria; gli altri due piroscafi li acquistò il Governo nazionale, che ribattezzò « Volturno » il « Vittorio Emanuele ». Anche questo vapore si perdette sulla costa romana. Rimase il « Conte Cavour », che divenuto trasporto militare, prestò buon servizio a lungo, anche a Massaua, e fu radiato da poco dai quadri della marina. Il « Sardegna » infine ritornò nel Mediterraneo, e fu adibito al servizio postale.

Per molti anni non si parlò più di navigazione a vapore italiana coll'America; però gli Stati del Plata, ormai pacificati progredivano, e vi si accentuava la emigrazione italiana. Dei vapori francesi facevano forte concorrenza ai velieri nazionali, trasportando a prezzo minore, e con qualche comodità, i nostri emigranti che così sbarcavano in trenta giorni circa a Montevideo. Degli armatori liguri pensarono allora di armare dei vapori; ma quali? Nel 1867 apparve il « Montevideo » nave in legno da 721 tonnellate e con una macchinetta di 200 cavalli, poi l'« Aquila », il « Liguria », navi consimili, e perfino un « Bianca Pertica » di 418 tonnellate e 150 HP. Questi « rapidi e sontuosi vapori », come li chiamavano i manifesti, accendevano la macchina uscendo dal porto, poi spegnevano i fuochi e scioglievano le vele, per non usar più il vapore che in caso di calma assoluta, o per approdare a Montevideo e a Buenos Ayres; la traversata non durava mai meno di sessantacinque o settanta giorni.

(La fine al prossimo numero).

GIORGIO MOLLI.



LA COMETA DI HALLEY NEL PASSAGGIO DEL 1835

VISTA AD OCCHIO NUDO. VISTA COL CANNOCCHIALE. TESTA DELLA COMETA AL TELESCOPIO.

I Circuiti eterei dei Pianeti e delle Comete

— Oh!... Urania in veste... turistica?...

— Sì e no... e d'altronde...

— D'altronde quei *circuiti* là, in testa, potrebbero indisporre la bella Musa...

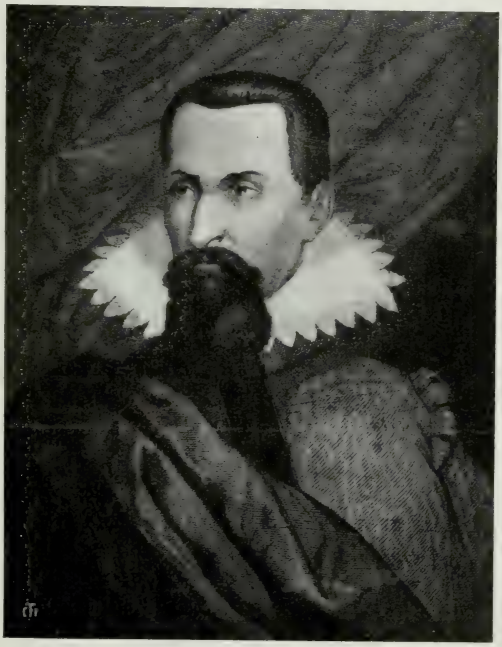
— Avrebbe torto, chè quei *circuiti* sono perfettamente astronomici, e di nome e di fatto. Sarebbe un grave caso di amnesia.

— Ma, da quando in qua...

— Da secoli, amico. Guarda questo trattato su *La sfera del mondo* di Alessandro Piccolomini, che fu stampato nel 1579, e leggi a pagina 242: « Capo XIIII. Del *circuito* della terra, et sua quantità ridotta a nostre miglia... ». Hai capito?... Apri questa *Cosmografia* di Francesco Barozzi, che è del 1607, e troverai, a pagine 79-81: « Il *circuito* della terra et acqua... il *circuito* delle pianete, ecc. ». Ti persuade? Vedi dunque che i circuiti siderali esistevano assai prima di quegli altri, e, nel fatto, precedettero di molto cicli ed auti, Milziadi e Maratone, Icari e velivoli...

— Già, non sapevo... tuttavia...

— Tuttavia... l'intonazione non ti va. Comprendo, ma e se con questa intonazione riuscissi a farmi leggere e capire anche da chi è, ordinariamente, in tutt'altre faccende affaccendato, non sarebbe tanto di guadagnato per la diffusione della coltura astronomica, e delle meravigliose leggi — le sole incorruttibili — che reggono l'universo?



GIOVANI KEPLER (1571-630)
LEGISLATORE DEI CIRCUITI PLANETARI.

***

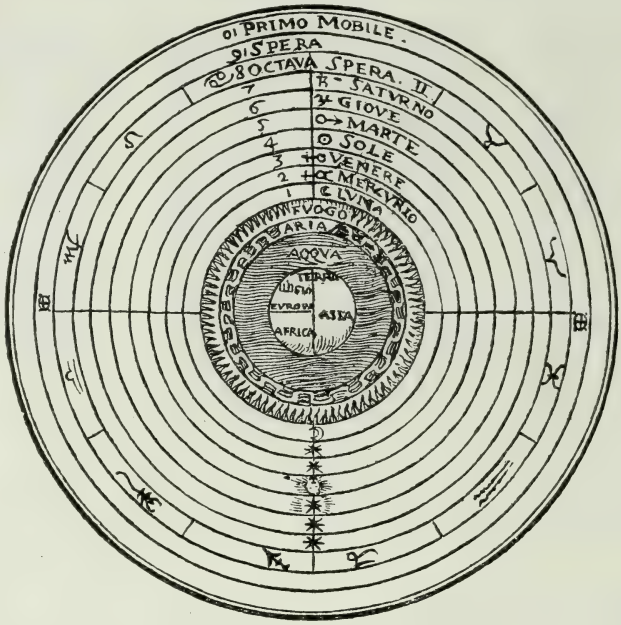
L'attualità astronomica di questi giorni è tutta cometaria. I canali di Marte sono, pel momento, in quarantena. Venere è scomparsa dai crepuscoli serotini e diviene fulgida stella mattutina. Un bellissimo astro comincierà a notarsi alla sera, verso levante, e, chi non sa che è il pianeta Giove, potrà anche prenderlo per una nuova cometa o per quella ancora invisibile di Halley. I poli terrestri si lasciano finalmente scoprire, chi dice per non iscoppiare... dal caldo, chi crede per la necessità di rinnovare i lubrificanti, essendo oramai i cardini del mondo spaventosamente stridenti. Ma eccoci alle comete, o meglio alle nozioni preliminari indispensabili per ben interpretare i regolamenti dei loro circuiti.

E poichè non intendo addentrarmi in astruse quanto contestabili teorie sulla intima natura di questi corpi — parendomi che ai soci del Touring sia meglio parlare dei loro movimenti — così non prenderò le mosse dalla nebulosa generatrice di Kant, di Laplace e di Ardigò, nè giungerò fino alla panspermia dell'Arrhenius nè alla novissima cosmogonia del See.

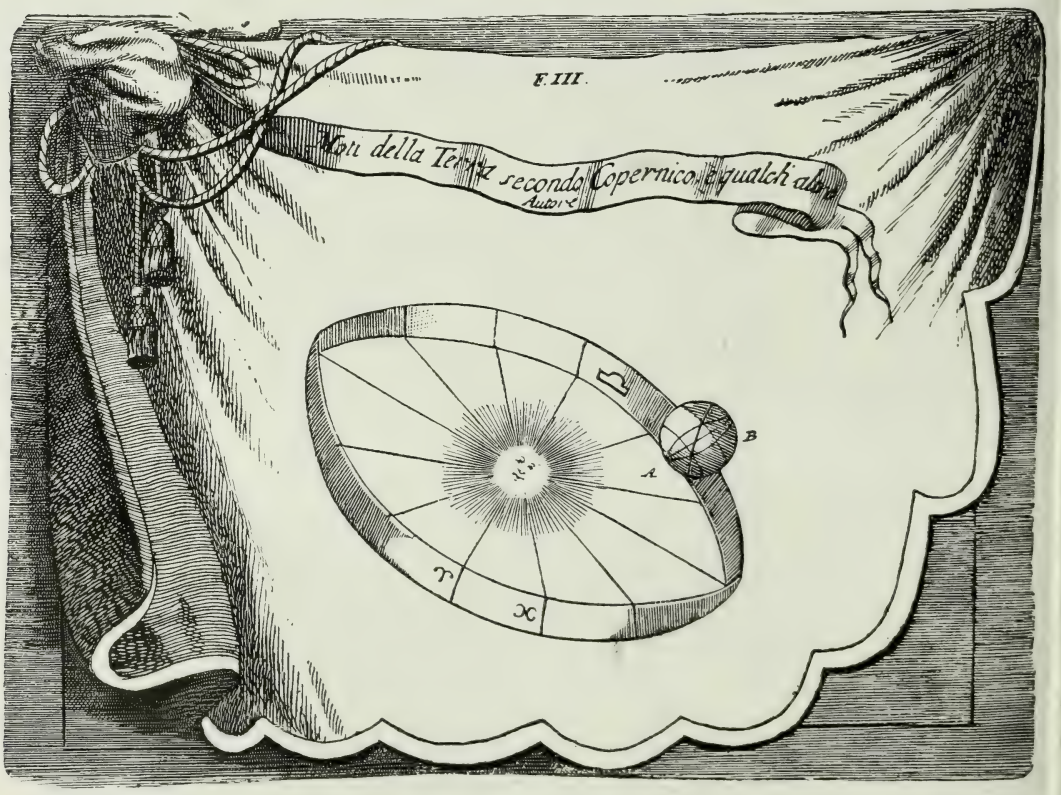
Prevalsero, fino al XVI secolo — e per la comune degli scrittori fino al XVIII — i concetti aristotelici, che riguardavano le comete come semplici meteore atmosferiche. E l'autorità di Aristotile (350 avanti Cristo) pesò gravemente sul progresso scientifico, anche perchè la Chiesa, seguendo l'Aquinate, l'accreditò colla Scolastica e la impose coll'Inquisizione. Così avvenne che, nonostante le divinazioni della Scuola Pitagorica, di Manilio e di Seneca, il pregiudizio meteorico dominò le menti fin quasi alla fine del secolo XVII.

Tale pregiudizio procedeva, però, logicamente dal più grave pregiudizio geocentrico ed antropocentrico (cioè la erronea credenza che la terra e l'uomo occupassero il centro dell'universo), sistemato da Tolomeo (150 di C.) e dalla Chiesa difeso anche coi roghi (Bruno, 1600), colle forzate abjure (Galileo, 1633), e colle condanne «ad arbitrio».

Infatti, ponendo la terra immobile nel centro dell'universo (e ciò perchè, come l'asino di Buridano, non v'era ragione che si muovesse piuttosto da una parte che dall'altra) e racchiudendola (vedi figura del si-



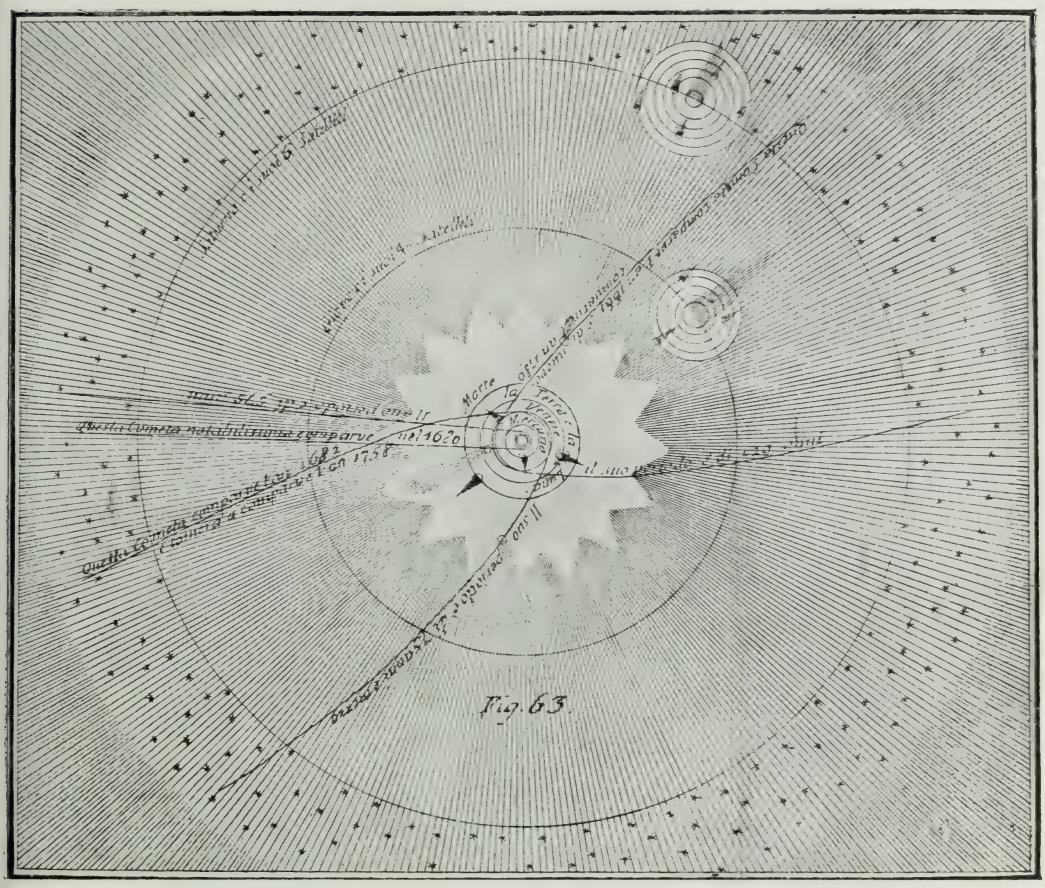
I CIRCUITI PLANETARI GEOCENTRICI
SISTEMA DI TOLOMEO, 150 DI C.



LA PISTA ZODIACALE ELIOCENTRICA DELLA TERRA.
Dall'*Epitome Cosmografico* del P. Coronelli, Colonia, 1693.

stema Tolemaico) in una serie di sfere cristalline — che ritenevansi veramente *materiali* e non soltanto simboliche, come alcuni vorrebbero — si comprende come non fosse concepibile il moto delle comete in tutte le direzioni, senza fracassare, come diceva Bruno, cristalli e vetri.

Quindi, tanto le comete, quanto le figliazioni loro — stelle cadenti, bolidi, ecc. — rimasero fra le stelle. Ecco il veronese Gerolamo Fracastoro che scopre nel 1535 (cinque anni prima del tedesco Apiano) il fatto che le code cometarie sono sempre in opposizione al sole, e questa rivendicazione l'ho fatta proprio io, di questi giorni, nel numero di marzo dell'*Emporium* di Bergamo e nel numero 24 del mio *Astrofilo* di Milano. Ecco il napoletano Alfonso Borelli (1608-1679) che, nel 1664, cioè 16 anni prima



Il sistema eliocentrico o copernicano, completato con le prime orbite cometarie.

(Dalla *Grammatica filosofica* di Martin, 1750).

necessariamente meteore sublunari, finchè non venne l'immortale volume *De revolutionibus* di Copernico (1543) a ruzzolare la terra lungo la sua pista zodiacale (vedi figura del Coronelli) ed a fissare il sole al centro degli orbi o circuiti planetari — i quali però, in omaggio all'altro pregiudizio della perfezione circolare — continuarono a ritenersi perfettamente rotondi, ma non più materiali e sgombrando lo spazio infinito dall'assurdo macchinario che involgeva e soffocava la terra, e l'umano pensiero.

Ed ecco, allora, che anche le comete furono libere di muoversi in ogni senso, non però a casaccio, ma obbedendo a leggi costanti che non tardarono a rivelarsi al genio italiano. Infatti, ecco Paolo Toscanelli (1397-1482) iniziare, prima del tedesco Regiomontano, l'osservazione esatta del successivo spostamento delle comete di Doerfel, di Newton e di Halley, afferma essere le orbite cometarie ellittiche e paraboliche.

Venne così completato il sistema copernicano coll'aggiunta delle comete, e come saggio del completamento riproduco, qui, una tavola del Martin (1750 circa), ove scorgonsi i pianeti fino a Saturno (Urano venne scoperto nel 1781 e Nettuno nel 1846) e tre orbite cometarie, delle quali quelle a sinistra appartengono: la superiore, strettissima e quindi lunghissima, alla grandiosa cometa del 1680, cui il Whisten attribuì il diluvio noetico; l'inferiore alla famosa cometa di Halley, apparsa nel 1682, e che ora — dopo due altri passaggi nel 1759 e 1835 — ritorna a noi. Ma di ciò, più innanzi.

Non perchè sia necessario all'argomento nostro, ma per dare anche un documento grafico dei circuiti stellari nel loro apparente corso quoti-

diano, riproduco l'impronta fotografica delle stelle circumpolari, ottenuta puntando il cannocchiale precisamente al polo, in una lunga e bella notte invernale, e lasciandovelo esposto per quasi 12 ore. Ora, poichè non è il cielo, ma la nostra terra che gira, così quei semicircuiti stellari rappresentano, in realtà una semirotazione terrestre.

***

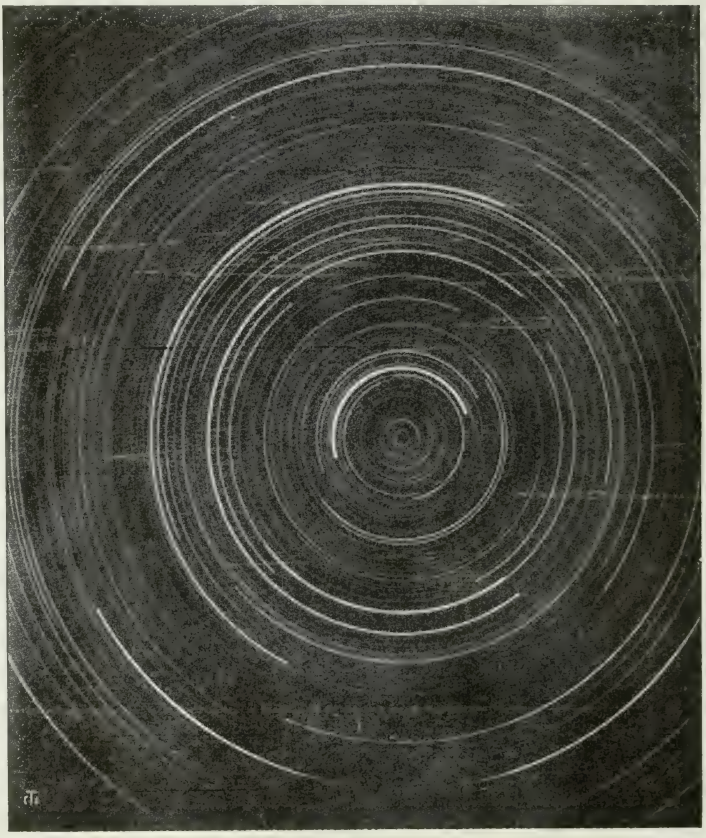
Ed eccoci a considerare, brevemente, i fondamentali principî — eterni e meravigliosi nella loro semplicità — sui quali poggiano i regolamenti dei circuiti siderali, meno complicati, più costanti e più uniformi delle leggi, regolamenti e.... gride sulla circolazione delle automobili.

Il grande legislatore dei circuiti celesti fu Giovanni Kepler, nato a Weil (Wurtemberg) il 27 dicembre 1571 e morto a Ratisbona il 15 novembre 1630, mentre era andato a sollecitare dalla burocrazia d'allora, gli stipendi arretrati di imperiale professore.

Kepler fu un genio grande ma bizzarro, tanto che lo si potrebbe considerare come il prototipo astronomico della specie lombrosiana. Le tre famose leggi planetarie di cui gli siam debitori non furono tanto il frutto di sistematiche ricerche quanto il felice risultato di strane concezioni pitagoriche sulle misteriose proprietà dei numeri e sull'armonia delle sfere.

Comunque, le due prime leggi Kepleriane apparvero nell'*Astronomia nova* (Praga, 1609) e la terza, concepita e controllata tra l'8 marzo ed il 15 maggio 1618, uscì nell'*Armoniae mundi* (Lintz, 1619).

Le orbite planetarie non hanno la pretesa perfezione del circolo, ma però vi si accostano grandemente, eccetto quelle di Mercurio e Marte, che sono le più schiacciate. Ebbene, è appunto lo studio dell'orbita marziana che maggiormente contribuì alla scoperta delle leggi Kepleriane, che quì trascrivo, rappresentandole anche graficamente a scopo mnemonico.



SEMICIRCUITI DELLE STELLE CIRCUM-POLARI — 11 ORE E 45 MINUTI DI POSA.

I. — *Le orbite planetarie sono ellissi di cui il sole occupa il comun fuoco.*

Come è noto, la somma di due raggi vettori (come *Fa* più *af*, *Fb* più *bf*, ecc.), è sempre costante ed eguale all'asse maggiore *PA* dell'ellisse. Nel caso delle ellissi planetarie l'estremità *P* dell'asse più prossima al fuoco *F*, occupato dal sole, dicesi *Perielio*, e l'estremità *A Afelio*. Il punto *C* nel mezzo dell'asse maggiore è il *centro* dell'ellisse, e la lunghezza *CP* o *CA* dicesi *distanza media* del pianeta dal sole.

II. — *Le aree* (superficie) *descritte dal raggio vettore che congiunge il centro del pianeta al centro del sole, sono sempre proporzionali ai tempi impiegati a descriverle.*

Quindi si comprende come intorno al perielio *P* il moto planetario debba essere più veloce che all'Afelio, inquantochè essendo, nel primo caso, il raggio vettore più breve, il pianeta deve affrettarsi sulla... pista più che nel secondo, ove massima è la distanza.

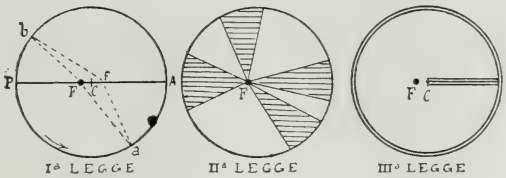
III. — *I quadrati dei tempi periodici* (cioè delle durate delle rivoluzioni planetarie) *stanno tra loro come i cubi delle distanze medie.*

Questa elegantissima legge è sempre vera qualunque sia la coppia planetaria che si voglia considerare. Ma la cosa si semplifica se chiameremo 1 la distanza media della terra dal sole (149 501 000 chilometri), ed 1 (un anno) anche la rivoluzione terrestre. Allora, poichè le potenze di 1 sono sempre 1, avremo che la distanza di un pianeta sarà data dalla radice cubica del quadrato del suo periodo, mentre quest'ultimo equivale alla radice quadrata del cubo della sua distanza.

Giove, per esempio, che compie le sue rivoluzioni in anni 11,86, avrà la distanza di $\sqrt[3]{11{,}86^2}$ cioè di 5,2 (essendo 1 quella della terra); ovvero, data la distanza, avrà il periodo di $\sqrt{5{,}2^3}$ pari ad anni 11,86.

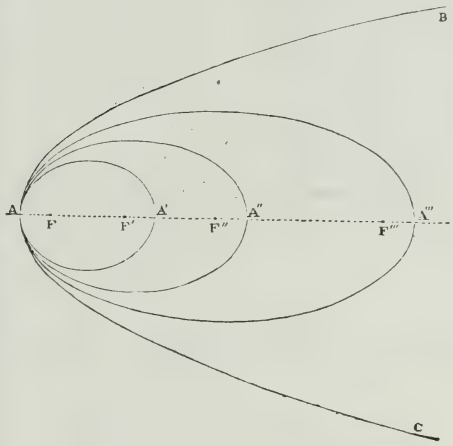
Lo stesso vale per i satelliti rispetto ai pianeti ed anche per le comete periodiche o ad orbita ellittica. Tra i più curiosi corollari di

questa legge v'è quello del tempo di caduta dei pianeti sul sole, e dei satelliti sui pianeti nel caso di un subitaneo arresto del moto rivolutivo. La formula che ne risulta è semplicissima: tempo periodico diviso per radice quadrata di 32, cioè per 5,657. Così la nostra terra cadrebbe sul sole in 64 giorni e mezzo (365,25 diviso 5,657); Giove in 766 giorni, Mercurio in 15 e mezzo, ecc.



RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DELLE LEGGI DI KEPLER.

Ora possiamo anche intendere la soluzione del classico problema dell'incudine di Vulcano, caduta dal cielo in terra in nove giorni, come narravano Omero ed Esiodo, 28 o 29 secoli fa. Chissà da quale sterminata altezza essi pensavano fosse caduta, mentre non trattasi che di 575 500 chilometri, 190 000 chilometri soltanto oltre la luna. Infatti, moltiplicando il tempo di caduta, 9 giorni, per 5,657 si ha che l'incudine avrebbe dovuto avere un periodo rivolutivo di giorni 50,91 ed allora — per la terza di Kepler, applicata alla coppia Luna-Incudine — si ottengono 581 870, da cui deducendo il raggio terrestre (6370 chilometri) si ha, per la... bassezza omerica del cielo, la cifra suindicata.



LE ORBITE ELLITTICHE PIÙ SI ALLUNGANO E PIÙ SI ACCOSTANO ALLA PARABOLA B. A. C.

***

Un altro grande legislatore degli astri, l'inglese Isacco Newton (1643-1727) volle penetrare ancor più profondamente nel mistero di questa pur semplicissima giurisprudenza, ed assurse così alla legge di *gravitazione universale* che governa tutti i corpi celesti, i quali *si attirano in ragione diretta delle masse ed inversa dei quadrati delle distanze.*

Questa legge generale (della quale quelle di Kepler divennero corollari) venne formulata fra il 1684 e l'85 e pubblicata nell'imperitura opera: *Philosophiae naturalis principia mathematica* (Londra, 1687). Non va tuttavia dimenticato che il concetto dell'attrazione universale è assai antico. Anche l'Alighieri forse vi accennò là dove disse, degli ordini angelici, che

Tutti tirati sono e tutti tirano (Par. XXVIII, 129)

Kepler stesso chiaramente si esprime, al riguardo, così: «La gravità è un'affezione corporea e reciproca tra i corpi, in forza della quale tendono essi ad unirsi siccome si scorge nella calamita». Anche il già ricordato Alfonso Borelli ebbe precisi concetti sull'azione gravitazionale. Se poi si pensa al contributo portato da Galileo colla legge della caduta dei gravi, si ammetterà come il Newton non avesse affatto bisogno della leggendaria mela per accorgersi della gravità.

Rimarrebbe a penetrare l'intima natura di questa forza, ma forse il segreto appartiene a quell'ordine di arcani che l'uomo non arriverà mai a svelare, come l'essenza del magnetismo, della radioattività, della vita stessa.

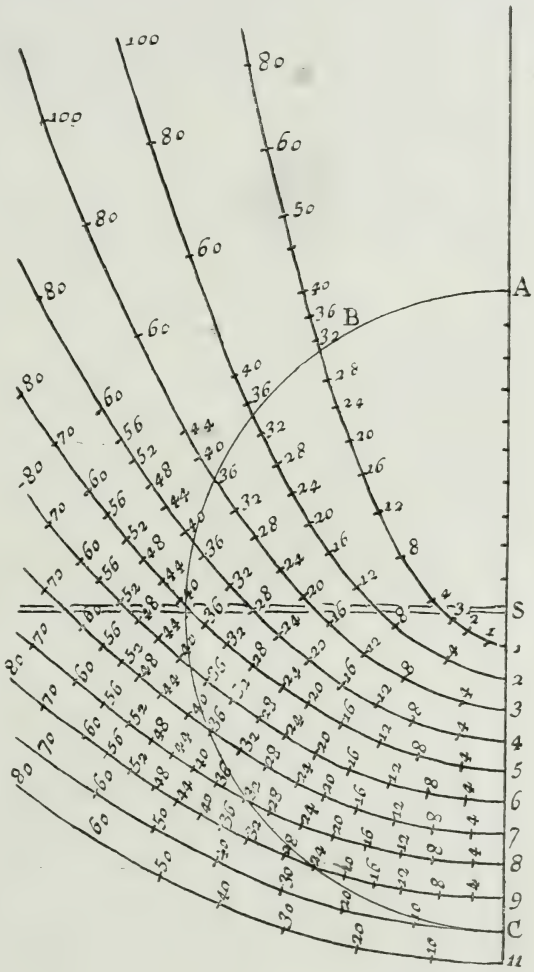


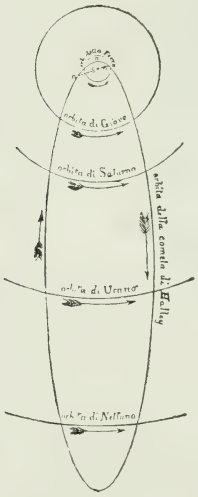
TAVOLA GRAFICA PARABOLICA DEI MOVIMENTI COMETARI PRESSO AL PERIELIO.

***

Comunque, anche le comete obbediscono rigorosamente a tutte le leggi suesposte, ma poichè le loro orbite sono tutte molto eccentriche, lunghissime, e le loro masse non divengono visibili che quando giungono nei paraggi della terra e del sole, così i movimenti cometarî intorno al perielio si sogliono rappresentare con delle *parabole*, perchè più facilmente calcolabili delle ellissi, le quali ultime curve richiedono la cognizione dell' asse maggiore, sempre ignoto nelle comete nuove, cioè nella maggior parte dei casi. Tutto ciò si comprenderà meglio considerando la piccola ellisse di fuoco *F* e perielio *A*, e supponendo che l'altro fuoco *F'* vada sempre più allontanandosi in *F''*, *F'''*, ecc. Allora la regione circumsolare delle ellissi va sempre più accostandosi alla parabola *BAC*, che è il limite di tutte le ellissi aventi la distanza perielia *AF*.

EDMONDO HALLEY (1656-1742)
LEGISLATORE DEI CIRCUITI COMETARI.

Per facilitare il calcolo orbitale di una cometa nuova — come quella bellissima della seconda metà di gennaio — Halley, Whiston, Lalande, ecc., tracciarono dei grafici e delle tavole paraboliche d' uso semplicissimo. Il grafico qui riprodotto è una porzione dei suaccennati e dà una chiara idea della loro pratica utilità.



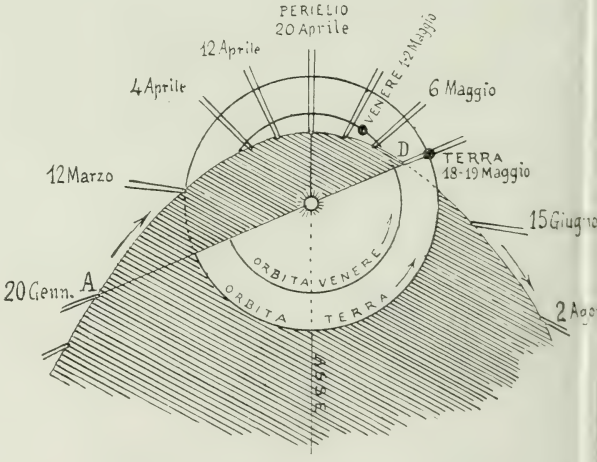
L' IMMENSO CIRCUITO DELLA COMETA DI HALLEY (Sviluppo 12 miliardi di Km.).

Infatti, descritta, intorno al sole *S*, una mezza orbita terrestre, e diviso in dieci parti eguali il raggio o distanza media *SC*, si facciano passare per tali divisioni i vertici di altrettante parabole (o semiparabole, le altre mezze essendo simmetriche) aventi tutte per comun fuoco il sole. Allora essendo nota la velocità della nostra terra (metri 29 450 al secondo), potendosi determinare, colla terza di Kepler, le velocità che avrebbero altri pianeti alle distanze di 1, 2, 3... decimi dal sole, e sapendosi infine che le velocità planetarie (che posson ritenersi prossimamente circolari) stanno alle corrispondenti velocità paraboliche (cioè in parabole col perielio sulle rispettive orbite planetarie) come 1 a 1,414 (radice quadrata di 2), si potranno dividere i diversi rami parabolici secondo i tempi impiegati a descriverli, come appunto vedesi nel grafico.

Così, per esempio, vedesi che una cometa col perielio a 1 decimo della distanza terrestre descrive un quadrante circumsolare in 3 giorni e mezzo; col perielio a 2 decimi in 10 giorni, a 3 decimi in 18 giorni, ecc., mentre una cometa col perielio sull' orbita terrestre v' impiega 109 giorni e mezzo, e la velocità perielia è di metri 29 450 moltiplicato 1,414, cioè metri 41 642 al secondo. E' quindi chiaro come — all'apparire di una nuova cometa — dalla sua distanza dal sole e dalla velocità da cui è animata, si possa dedurre la sua distanza perielia e conoscere così la sua orbita parabolica.

***

Con tale corredo — sebbene incompleto — di cognizioni, io credo che anche i miei lettori si sentiranno, ora, un po' più padroni dei circuiti cometarî, e potranno apprezzare con maggior coscienza l'arduo lavoro di tanti astronomi, e quello specialmente di Edmondo Halley, amico di Newton, e primo interprete delle sue teorie. Halley nacque ad Haggerston, presso Londra il 29 ottobre 1656, e morì il 14 gennaio 1742. La grande cometa del 1680 gli porse occasione di studiare questi astri, e quella del 1682 di im-



IL RITORNO ATTUALE DELLA COMETA DI HALLEY — 20 APRILE PERIELIO — 1-2 MAGGIO INVESTIMENTO CAUDALE DI VENERE — 18-19 MAGGIO INVESTIMENTO CAUDALE DELLA TERRA E DELLA LUNA.

mortalarsi, predicendone il ritorno per la fine del 1758, dopo essersi assicurato dell'identità di essa colle comete del 1607 e del 1531, e quindi del suo periodo di 75 a 76 anni. Tornò, difatti, a confermare la profezia — che non mancò di accademici sorrisi — del grande astronomo, e tornò ancora nel 1835-36 (vedansi le tre figure in testa all'articolo) ed ora è nuovamente tornata a salutare questo nostro pianeta, ch'essa già conosce da venti secoli, essendo questa — dal 240 avanti Cristo in giù — la sua 29ª apparizione.

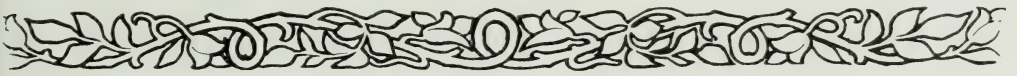
L' immensa sua orbita si spinge fin oltre Nettuno, a 5 miliardi e 277 milioni di chilometri dal Sole, mentre al perielio gli si avvicina fino ad 87 milioni e 757 mila (0,587 della distanza terrestre) e quindi corre una pista... invisibile ma ch'essa pur sempre ritrova, di circa 12 miliardi di sviluppo.

Al perielio, che raggiungerà il 20 aprile, la sua velocità sarà di circa 200 mila chm. all'ora, eppoi proseguirà — correndo in senso *retrogrado*, cioè contrario al moto dei pianeti — alla volta di Venere e della nostra Terra, che saranno successivamente investite dalla sua coda, se questa raggiungerà la necessaria lunghezza, cioè di almeno 13 milioni di chilometri per l'investimento di Venere (1-2 maggio) e del doppio per l'incontro della Terra (18-19 maggio). In quest'ultimo caso la velocità cometaria sarebbe di 170 mila chilometri e la terrestre di 106 mila, quindi colla risultante di quasi 280 mila chilometri all'ora. Se si trattasse di un cozzo nucleare la prospettiva non sarebbe affatto allegra per quella parte della terra ove l'incontro succederebbe, ma trattandosi della coda, e a tanta distanza dal nucleo, non v'è da preoccuparsi, e forse non ce n'accorgeremo neppure, se non per qualche perturbazione magnetica.

Nell'ultimo schizzo qui offerto ho esagerate le dimensioni della coda per meglio mostrarne la direzione e la costante opposizione al sole. Ho inoltre tratteggiato il piano dell'orbita cometaria per mettere in evidenza la sua inclinazione rispetto a quello dell'orbita terrestre (piano dell'eclittica) ed ho segnato con *A* il *nodo ascendente* o punto dell'orbita cometaria ove la cometa passa dal disotto al disopra del piano eclittico, e con *D* il contrario *nodo discendente*, presso il quale avverrà l'incontro.

Ritrovata fotograficamente da Wolf di Heidelberg il 12 settembre 1909, la cometa appariva, allora, come una tenuissima nebulosità di 16ª grandezza, ora è di 8ª, e quindi ancora telescopica; ai primi di marzo sarà di 7 ed alla metà del mese sarà finalmente visibile ad occhio nudo ma assai modestamente, presso la stella *gamma* di Pegaso, nei crepuscoli serotini, poco dopo il tramonto del sole. Ma il vero, massimo, spettacolo ci è serbato per il maggio, prima e dopo... il finimondo. Purchè la lunga aspettazione e la troppa... *réclame* non renda lo spettabile pubblico troppo esigente, e finisca per poi ritenersi un po' gabbato e molto... deluso!

ISIDORO BARONI.



I migliori progetti d'albergo.

Raccomandiamo nuovamente a Consoli, Ingegneri, Architetti, Sindacati, Gruppi e Comitati di iniziative locali la elegantissima ed utile descrizione de' progetti premiati al concorso indetto dal T. C. I. fra gli ingegneri ed architetti italiani per i migliori tipi di alberghi.

Il testo è breve. Contiene un brillantissimo articolo di Renato Simoni sulla necessità di migliorare gli alberghi, il sunto di una conferenza tenuta allo stesso scopo dal comm. L. V. Bertarelli a Bergamo, la relazione della Giuria ed una descrizione chiara e sintetica dei progetti premiati.

Dati gli intenti tecnici e pratici della pubblicazione, vennero largamente illustrati i progetti con tavole separate finemente riprodotte in eliografia.

Non si tratta quindi di un manuale fatto per dare idee vaghe circa la costruzione degli alberghi, si tratta invece di una pubblicazione contenente prospetti e piante — scala 1:250 — dei dodici progetti premiati per alberghi di tipo piccolo e di tipo medio, per stazioni alpine e balnearie.

Le tavole danno i dettagli della costruzione, la descrizione servirà di guida sia per la disposizione degli ambienti, sia per la scelta dei materiali di costruzione e di finimento.

Il Touring ha fiducia di essere riuscito con la pubblicazione « I migliori progetti d'albergo » a volgarizzare non solo i migliori criteri per la disposizione degli alberghi, indispensabili per assicurare il maggiore *comfort* ed il rispetto più scrupoloso alle leggi igieniche.

Raccomanda perciò la pubblicazione a tutti gli *architetti, capomastri, progettisti, uffici tecnici in genere, associazioni di incremento ed abbellimento, ai consoli, agli albergatori* ed a tutti gli affiliati del Touring.

Prezzo speciale pei soci, affiliati, albergatori e professionisti a titolo di propaganda L. 2,50.

L'edizione sarà posta in vendita al pubblico a Lire 10.

Note Geografiche.

Nel prossimo maggio si riunirà in Palermo il VII Congresso Geografico Italiano, uno dei presidenti d'onore del quale è il nostro vice-direttore L. V. Bertarelli.

Come già al VI Congresso tenutosi in Venezia, il Touring farà agli inscritti a questo un omaggio di cui diede testè notizia al presidente del Comitato esecutivo prof. Cosimo Bertacchi dell'Università di Palermo, pel tramite del capoconsole cavaliere Giuseppe Lanza di Scalea. Trattasi, per ciascun congressista di un esemplare della Carta del Touring al 250 000 dell'intiera Sicilia. Sono sette fogli racchiusi in copertina e muniti degli indici.

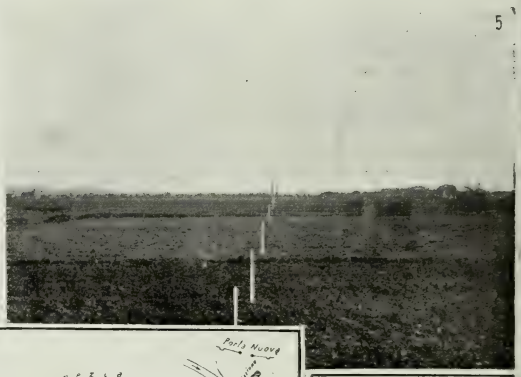
Il prof. Bertacchi ringraziando cortesemente scrive: « Credo che nessuno dei passati Congressi, abbia mai potuto disporre di un dono più splendido;... tutti sono con me d'accordo nel ritenere che sia già questo uno degli elementi della buona riuscita del Congresso ».

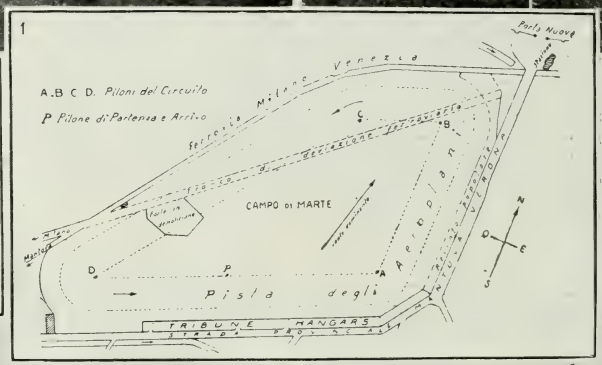
***

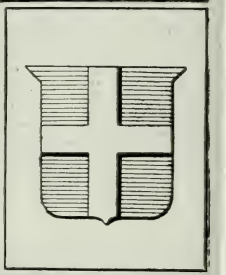
Il prof. Roberto Almagià si occupa nel *Bollettino della Società Geografica Italiana* (Fasc. 2, 1910) della Relazione al Consiglio del T. C. I. sullo studio preliminare dei nomi contenuti nella Carta al 250 000 del Touring e osservazioni toponomastiche sulla Carta d'Italia al 100 000 dell'Istituto Geografico Militare. Il dotto recensore, la cui competenza è bene nota, conclude col dire: « ...l'opera del Touring, frutto di lunghe fatiche e di gravi dispendi è superiore ad ogni elogio, e tale che merita l'attenzione di tutti gli studiosi di geografia del nostro paese; all'attestato della nostra gratitudine per un Sodalizio che ha già tante benemerenze verso la scienza geografica, si unisce l'augurio che a questo primo contributo, altri seguano tra breve, che anzi il Touring trovi modo di rendere pubblici tutti i materiali, relativi a correzioni ed aggiornamenti di qualsiasi genere delle carte topografiche, che altre inchieste han raccolto nei suoi archivi ».

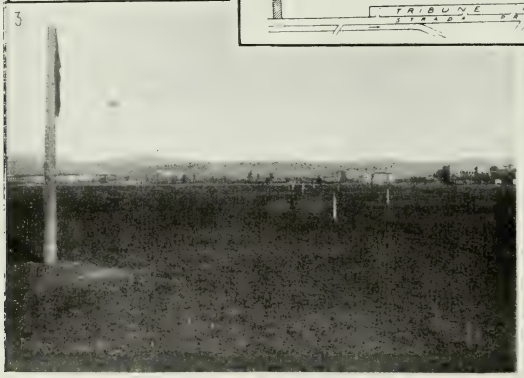
Il Circuito Aereo di Verona - Km. 2.

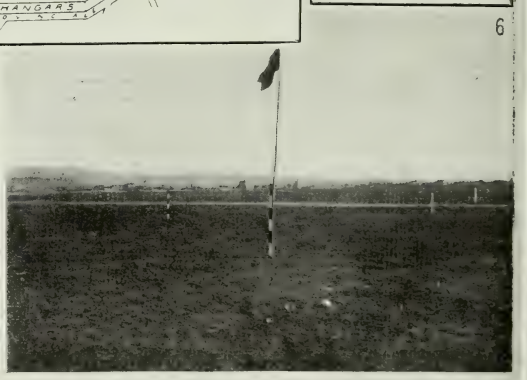
(20 - 30 Maggio 1910).











1. Pianta del Circuito - 2. Lato Nord-Ovest *C D* lungo la deviazione ferroviaria - 3. Lato Est *A B* - 4. Forte da demolire - 5. Lato Sud *A D* - 6. Campo di slancio - 7. Al vertice *D*.

Il Circuito Aereo di Milano - Km. 3.

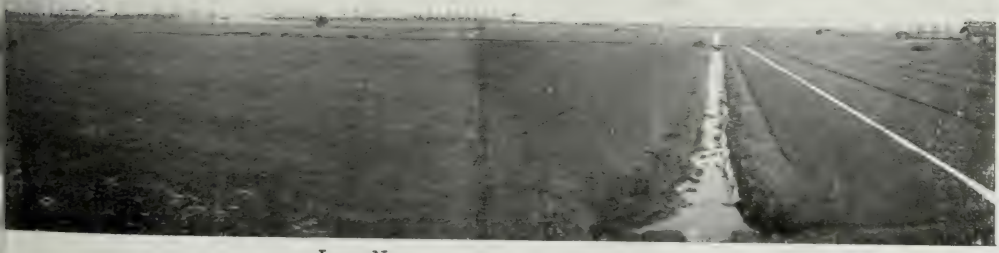
(24 Settembre - 3 Ottobre 1910).

1. La spianata attuale, lato Est. da sistemare.

2. Vialone d'accesso in corso di abbattimento degli alberi.

3. Una delle cataste dei 40 000 alberi abbattuti.

4. Lato Ovest del Circuito in corso di sistemazione.



Lato Nord in corso di sistemazione.

L'AVIAZIONE IN EGITTO

(Il Circuito Aereo di Heliopolis)

La vita moderna ama i contrasti. Perciò non è a stupire se uno dei primi Circuiti d'aviazione (siamo ancora ai prodromi della storia sportiva del volo meccanico) fu organizzato e disputato precisamente in Egitto, la terra delle antichità favolose, il paese dei Faraoni, delle Piramidi e relativi quaranta secoli.

Il *meeting* di Heliopolis, svoltosi innanzi ad un pubblico vario e bizzarro composto di arabi, di nubiani, di etiopi, di europei ed americani, di donne velate appartenenti agli *harem* egiziani e di *ladies* dell'alta società inglese, di *fez* e di tube, di caschi e di turbanti, merita menzione sopratutto per l'originalità del luogo ove radunò gli aviatori più audaci e più esperti della vecchia Europa alla conquista d'un cielo denso di leggende. Del resto non si può affermare che, tanto dal punto di vista puramente tecnico che da quello sportivo qualche cosa di nuovo sia stato acquisito al dominio dell'aviazione in questo raduno di volatori.

Lo attestano infatti i risultati i quali non segnano alcun sensibile progresso sulle conquiste compiute precedentemente sia nel senso della resistenza che in quello della velocità e dell'altezza.

Alcuni intenditori hanno voluto spiegare il fatto poco lusinghiero attribuendolo allo speciale clima delle regioni africane che — secondo loro — determinerebbe sui motori degli aeroplani un influsso inibitorio. Se ciò abbia qualche fo damento di verità noi non sappiamo nè vo remmo dire. Ci basti soltanto riportare — affi chè il lettore ne tragga quelle conclusioni c meglio crede — i risultati dei concorsi:

Premio del barone Empaini: 1. premio L. 50 0 Metrot su biplano *Voisin*, coprendo 85 chilomet e 500 metri; 2. premio L. 10 000 Rougier biplano *Voisin* con 65 chilometri e 500 metr 3. premio L. 5000, Lebbond, su monopla *Bleriot*, 57 chilometri e 500 metri; 4. prem L. 2500, Balsan, su monoplano *Bleriot*, 44 c lometri e 500 metri; 5. premio L. 2500, Riem dyck, 24 chilometri e 500 metri; 6. premio L. 100 Grade, su monoplano *Grade*, 20 chilometri.

Premio Heliopolis (altezza): 1. premio L. 50 0 Rougier, 255 metri. Il secondo ed il terzo prem non vennero assegnati non essendo stato ra giunto il limite massimo imposto dal regol mento.

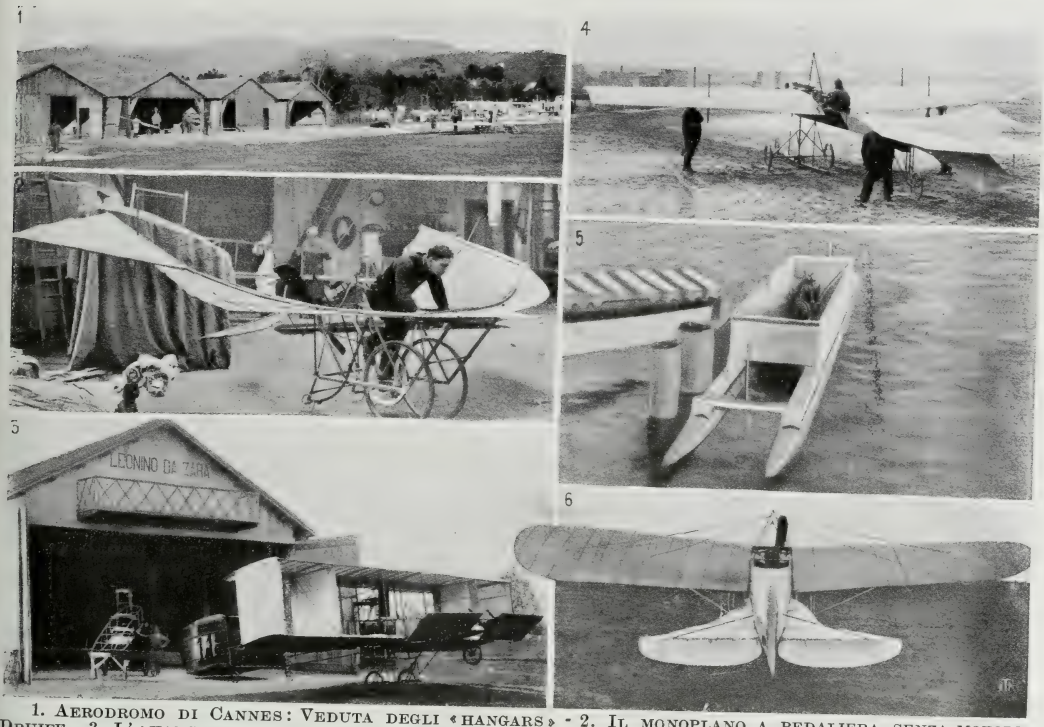
Gran Premio Egitto (distanza): 1. prem L. 25 000, Rougier, 220 chilometri; 2. prem L. 10 000, Leblon, 179 chilometri; 3. prem L. 5000, Balsan, 175 chilometri e 500 met

Oltre a queste gare, un'altra ne era stata is tuita sul percorso in linea retta Heliopolis-Pi midi e ritorno. Ma l'impresa non venne tenta da nessuno dei concorrenti.

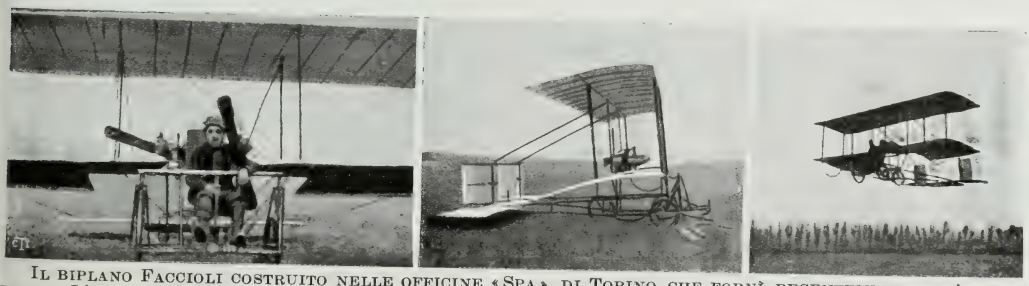
Le vedute da noi più sopra riprodotte, rapp sentano:

1. Rougier alla conquista del premio d'altezza. A terra, il tedesco Grade, sul monoplano di s invenzione - 2. Il monoplano «Grade» durante un bel volo - 3. Un accidente all'apparecchio dell viatore Mortimer Singer, i cui resti vengono trasportati nell' «hangar» - 4. Un volo audace Metrot, su biplano «Voisin» - 5. L'aviatore Grade nell'atto d'abbandonare il suolo - 6. Una «pi formances» ragguardevole di Rougier - 7. Le tribune popolari - 8. Gli «hangars».

Varie d'aviazione e di motonautica.

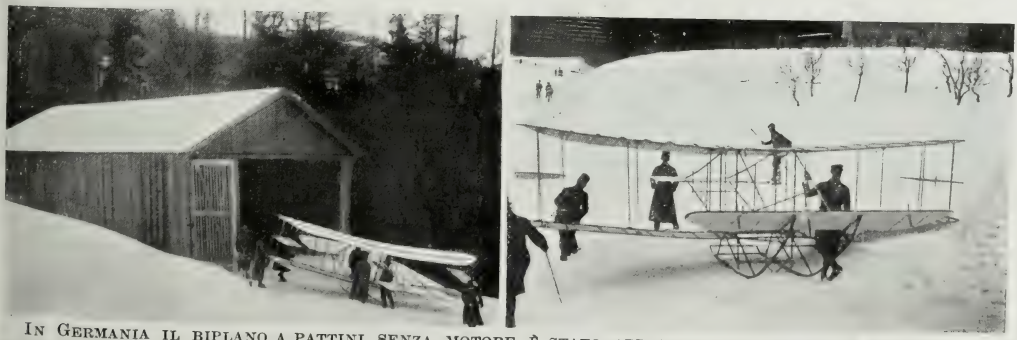


1. Aerodromo di Cannes: Veduta degli «hangars» - 2. Il monoplano a pedaliera senza motore Druiff - 3. L'«hangar» ed il biplano di Leonino da Zara a Padova - 4. Il monoplano Peugeot Rossel - 5. L'idroplano Reed a guscio bitubolare - 6. Il nuovo apparecchio Blériot a coda di piccione.



Il biplano Faccioli costruito nelle officine «Spa» di Torino che fornì recentemente un'ottima prova: L'apparecchio è riprodotto di prospetto col pilota, di profilo e durante il volo.

UN NUOVO SPORT INVERNALE.



In Germania il biplano a pattini senza motore è stato applicato con notevole successo come slitta per le agili scivolate sulla neve.

Rivista delle Riviste ed avvenimenti

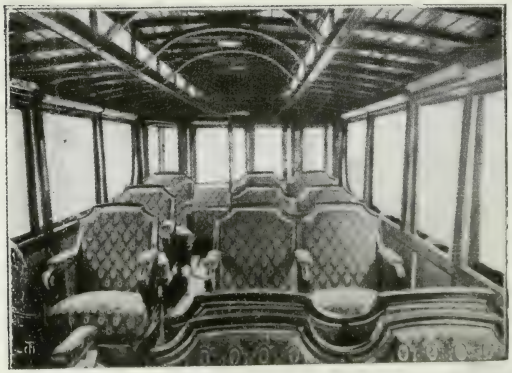
Il nuovo Automobile Pullman.

L'automobile è sorta a gareggiare coi potenti treni ferroviari ed ha avuto in questa gara il sopravvento di una maggior indipendenza e non di rado di una più grande velocità.

VEDUTA ESTERNA DEI NUOVO AUTOMOBILE TIPO PULLMAN.

Coloro che amano la libertà in modo da non sapersi piegare alla tirannia degli orari e degli itinerari preventivamente ed invariabilmente fissati, hanno preferito il nuovo mezzo di trasporto. Senonchè, per i viaggi di una certa lunghezza, i grandi carrozzoni ferroviari godevano ancora il privilegio di un maggiore *comfort* e la predilezione quindi dei turisti soggetti ai viaggi lunghissimi ed amanti dei proprî comodi.

L'ultima innovazione in fatto di turismo minaccia però di togliere alla ferrovia quest'ultimo



INTERNO DELL'AUTOMOBILE PULLMAN.

titolo di predominio. Infatti una Compagnia francese sta costruendo un certo numero di lussuosi automobili tipo *Pullman* coi quali compiere dei viaggi in Francia, Italia e Spagna. Naturalmente questi veicoli non avrebbero nulla da invidiare ai carrozzoni dei treni *express* europei ed americani ove il turista può nello stesso tempo godere le attrattive del viaggio e attendere alle occupazioni degli altri giorni; potendo trovare il ristorante presso il quale mangiare, il letto su cui dormire, ecc., senza dover scendere un istante dal treno.

Una Bicicletta con ruota ausiliare a motore.

Questo apparecchio consiste in una ruota da motocicletta costruita molto robustamente e portante nel suo centro un tamburro che contiene internamente un comando meccanico, ricevente l'impulso da un motore leggero orizzontale, della forza di 3/4 di HP. Il tutto coll'armatura del tamburro forma un insieme completamente indipendente che si può a volontà adattare ad una bicicletta qualsiasi.

Si ottiene così il dispositivo di motore ausiliare che, piazzato accanto alla ruota posteriore di una bicicletta, la spinge senza il minimo sforzo da parte del guidatore, il quale tuttavia può, pedalando, aiutare il motore in caso di forte salita.

L'attacco sul telaio della bicicletta si compie per mezzo di due molle a pressione le quali, per quanto istantaneamente applicabili, rendono assolutamente rigido il sistema.

La loro disposizione permette all'apparecchio, costruito secondo un'unica dimensione, di essere applicabile a qualsiasi bicicletta; inoltre il peso, non essendo sopportato dall'apparecchio non è punto necessario che la macchina abbia una robustezza eccezionale.

Il motore è munito della propria magnete, quindi esclusi gli accumulatori. Quanto ai serbatoi d'essenza e d'olio, sono costituiti dagli stessi parafanghi, la qual cosa semplifica di molto il meccanismo. La trasmissione della forza motrice alla ruota, si compie per mezzo di un ingranaggio di riduzione contenuto nel tamburro.

Un nuovo tipo d'automobile.

Abbiamo avuto più volte occasione di affermare che l'automobilismo ha raggiunto ormai il suo assetto definitivo quanto alla tecnica costruttiva del motore. Se ciò sia esatto, lo dimostrano ogni anno le Esposizioni del genere in cui è tanta la sicurezza che ormai l'ultima parola in fatto di congegni motori è stata pronunciata, che gli industriali e gli acquirenti non s'interessano più d'altro che della carrozzeria.

Il tipo più moderno è apparso nella recente Esposizione di Londra, al Salon dell'Olympia sotto il titolo di *Torpedo-Phaeton*. Esso consiste in una grossa, robustissima automobile da turismo, avente ruote di diametro piuttosto ridotto e centro di gravità in basso, con garanzia assoluta della massima stabilità. Un'innovazione molto pratica è stata introdotta negli sportelli, i quali non si aprono più come si soleva e si suole ordinariamente, nel senso posteriore; e questa disposizione elimina un notevole inconveniente al quale non si era mai pensato prima d'ora a porre rimedio. Sovente capitava che a sportelli aperti l'automobile, per un errore, o per qualsiasi altra accidentalità, si mettesse in moto; circostanza questa che causava non di rado degli spiacevoli inconvenienti ed anche minacciava pericoli gravissimi all'incolumità delle persone circostanti.

E' inutile dire che questa eventualità viene ad essere eliminata con la nuova foggia degli sportelli.

La *Torpedo-Phaeton* può contenere dei motori di qualunque forza e raggiungere quindi anche delle velocità considerevoli a cui si presta molto opportunamente la foggia arrotondata e sfuggente della carrozzeria che le conferisce quasi l'aspetto di un gigantesco proiettile.

Automobilismo agricolo.

Delle applicazioni del motore a scoppio all'industria abbiamo avuto campo di parlare più volte e diffusamente in questa *Rivista*. Oggi che l'automobilismo, affermatosi per mezzo delle gare, si può dire che abbia superata la fase puramente sportiva del suo sviluppo, lo studio dei tecnici si rivolge sopratutto ad impiegare l'energia del motore come forza direttamente produttrice.

Il lato più interessante del problema era di creare la macchina agricola.

Il congegno a vapore, troppo pesante, troppo faragginoso, di troppo difficile manovra, aveva nei numerosi esperimenti che se n'erano fatti, dato delle prove piuttosto mediocri.

L'automobile, per l'agevolezza del suo maneggio, la semplicità del meccanismo ed il prezzo relativamente mite, doveva offrire garanzie pratiche di gran lunga superiori.

Ciò potè constatarsi alla prova ed in breve la tecnica del motore agricolo andò evolvendosi verso la perfezione.

Le due vedute che qui presentiamo riproducono appunto due macchine per lavori rurali, animate dalla forza del motore a benzina — macchine che furono molto apprezzate dagli intenditori alle più recenti Mostre automobilistiche.

Cartelli Indicatori.

Sono abbastanza noti gli inconvenienti non lievi che possono succedere a chi attraversando una zona soggetta a sorveglianza militare, ignaro del divieto, prendesse fotografie od eseguisse rilievi di quelle località che maggiormente l'hanno colpito per la loro bellezza.

Allo scopo appunto di ovviare a tali danni, il Touring fino dal 1906 iniziò gli studi e le pratiche necessarie al collocamento di cartelli indicatori del citato divieto. Si rivolse perciò a tutti i Comandi dei Corpi d'armata per ottenere le note complete ed esatte delle zone soggette a sorveglianza militare, compiendo contemporaneamente delle esperienze onde trovare il tipo di cartello più adatto allo scopo per grandezza, per colore e per visibilità di scrittura.

Venne trovato perfettamente rispondente ad ogni esigenza un cartello a fondo bleu scuro con parole in bianco, delle dimensioni di m. 0,50×0,70 colle indicazioni come al fac-simile qui riportato.

In esito poi alle pratiche recentemente corse tra il Touring ed il Ministero della Guerra, venne da quest'ultimo adottati i nuovi cartelli che saranno prossimamente collocati in tutte le zone soggette a sorveglianza militare.

Come s'impara a volare in Francia.

L'apprendimento del volo da parte degli uomini, è tutt'altro che scevro di pericoli, poichè se allorquando pur nei primi progressi non si possiede l'abilità di un aviatore provetto è facile precipitare con un gran danno dell'apparecchio e con mortale pericolo della persona.

Ad ovviare a codesto inconveniente, la Ditta francese Clément Bayard ha testè costruito una macchina ausiliare destinata a facilitare l'apprendimento della manovra dell'aeroplano, senza che l'allievo sia costretto ad affrontare l'alea rischiosa di un vero e proprio volo.

Si tratta di un aeroplano tipo Santos Dumont al quale vennero tolti i piani di sostegno; tutti gli altri organi dell'apparecchio sono al loro posto e la costruzione, montata su di un asse di automobile, sembra adatta alle rapide corse sul terreno. In tal modo si ottiene di famigliarizzare gli esordienti coll'aeroplano e di renderli esperti nella manovra delle varie leve; e, ciò che più importa, a dirigere ed a fermare il motore anche nel corso di forti velocità.

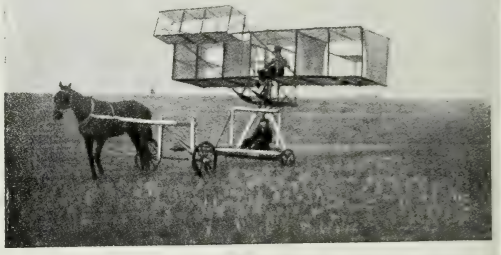
***

Il secondo mezzo per « imparare a volare » senza correre troppo pericolo consiste semplicemente in un *planeur* trascinato da un cavallo in senso opposto alla direzione del vento.

Come ognuno sa, per guidare un aeroplano si manovrano tre apparecchi di controllo: 1. il timone di profondità, 2. il timone di direzione, 3. la torsione d'ali o gli alettoni. Sotto l'impulso di questi tre organi combinati, l'aeroplano descrive tre movimenti distinti o simultanei. Ora se un semplice aquilone trascinato da un cavallo in corsa e contro vento non può manovrare nè in senso dell'altezza nè in quello orizzontale perchè la direzione è determinata dal cammino del cavallo e l'altezza è nulla, essendosi provvisto ad impedire che l'apparecchio si elevi, non dobbiamo tuttavia dimenticare che può rullare con incomode oscillazioni laterali a cui l'esordiente può abituarsi ad opporre l'azione disciplinatrice della torsione d'ali o delle alette articolate.

L'apparecchio di cui diamo la fotografia è un biplano sprovvisto di motore che misura 20 metri quadrati di superficie. E' munito d'un elevatore e di due alettoni congiunti a comando simultaneo.

Il biplano è sostenuto da due pattini poggianti al sommo d'una specie di colonna in legno, montata alla sua volta su di una carretta ad avantreno trascinata da un cavallo. A destra ed a sinistra, avanti ed indietro quattro sostegni limitano egualmente ed in misura ragionevole gli



Cervo volante trascinato da un cavallo.

scarti eccessivi prodotti da una manovra troppo brusca od intempestiva del timone d'altezza.

Per procedere alle esperienze, si avanza ad un'andatura moderata contro un vento da 7 a 8 metri.

L'apparecchio ha allora un angolo d'incidenza nullo o quanto meno negativo. Progressivamente, traendo indietro la leva dell'equilibratore si raddrizza l'apparecchio e dopo qualche oscillazione, si perviene ad ottenere una posizione sensibilmente orizzontale. Con l'altra mano si opera intanto la manovra degli alettoni (manovra abbastanza delicata) la quale permette d'ottenere, nonostante le irregolarità del vento, l'equilibrio trasversale. Ed allora, se l'apparecchio è bene equilibrato, non si sentono più che una serie di molli oscillazioni che danno l'illusione del volo.

Apparecchio della ditta Clément Bayard per la scuola pratica degli aviatori.

IL TURISMO NELLA LEGISLAZIONE E NELLA STATISTICA

L'esportazione e l'importazione d'automobili e velocipedi durante tutto il 1909.

Il commercio automobilistico coll'estero segna anche nello scorso anno un forte aumento; questa ascensione delle nostre esportazioni non è mai mancata e ciò è confortante perchè nonostante la crisi, la nostra industria automobilistica non solo ha saputo conservare i proprî mercati esteri ma ha saputo conquistarne di nuovi. Nell'*Annuario dell'Automobilismo* di prossima pubblicazione daremo le cifre particolareggiate del valore e della quantità delle merci esportate ed importate, dei paesi di provenienza e di destinazione, qui ci limitiamo a dare le notizie sommarie.

Esportazione. — Le vetture del peso minore di 500 chilogrammi nel 1909 salirono a 95 da 52 che furono nel 1908, quelle del peso fino ai 1000 chilogrammi salirono a 975 da 602 dell'anno precedente e quelle del peso superiore ai 1000 chilogrammi salirono a 1088 di 975 dell'anno precedente. Un maggiore aumento di esportazione si ebbe coi carri da strada comuni specie in quelli superiori ai 1000 chilogrammi.

Molto migliorata fu pure nello scorso anno l'esportazione dei velocipedi. Quelli a motore da 22 dell'anno precedente salirono a 32 e quelli senza motore, a due ruote da 626 salirono nel 1909 a 1028; anche le parti staccate di velocipedi danno un aumento da 33 quintali a 140.

Importazione. — Buone sono pure le cifre dell'importazione; essa è diminuita sensibilmente, segno evidente che noi abbiamo capito che è meglio servirsi in casa propria.

Le vetture automobili del peso minore di 500 chilogrammi diminuirono da 77 a 76, non è molto la cifra in aumento passando a quelle del peso da 500 a 1000 chilogrammi che da 130 scesero in un anno a 119 ed a quelle di oltre 1000 chilogrammi che da 141 scesero a 132. Aumentata è invece l'importazione dei carri da strade comuni.

Di due soli è pure diminuita l'importazione dei velocipedi a motore che nel 1909 fu di 176 mentre quella dei velocipedi a due e tre ruote salì a 9869 in confronto di 7541 dell'anno precedente; lo stesso si dica delle parti staccate che ebbero quasi una uguale proporzione in aumento essendosene importate per il 1909 quintali 13 596. L'industria velocipedistica non arriva ad emanciparsi dall'estero e ciò è gran male.

Ora, se i lettori sono amanti di altre statistiche leggano l'*Annuario!*

Lo Stato ed il servizio aerostatico.

Arturo Mercanti finiva il suo articolo sul dirigibile italiano pubblicato nella *Rivista* di gennaio affermando la maturità di un Ministero dell'Aria, come ve n'è uno della Marina, che prepari le flotte aeree del domani. E nell'articolo ispirato dalla gita a Vigna di Valle col Ministro della Guerra ed i rappresentanti del Parlamento rendeva giusto onore agli sforzi dei nostri valorosi ufficiali, i quali seppero in quel giorno far comprendere e convincere tanti uomini politici della necessità di sviluppare il servizio aerostatico ai fini della difesa nazionale. Il Ministro della Guerra ben comprese che il momento era propizio e che si poteva domandare un sacrificio all'Erario dello Stato senza timore di opposizioni, ed infatti nelle dichiarazioni del Governo del mese scorso il Presidente del Consiglio affermò pubblicamente che di fronte al fatto che presso tutte le grandi nazioni si lavora alacremente alla costruzione di vere flotte di dirigibili, sarebbe imprudenza non provvedere da parte nostra adeguatamente alla organizzazione del servizio aerostatico procurandoci nelle dovute proporzioni quei mezzi di scoperta, ed anche di offesa, che possono rendere grandi servizi.

Attendiamo dunque i provvedimenti concreti del Governo augurandoci che possano approdare presto.

La tassa delle automobili alle provincie.

L'ultima discussione parlamentare sulla tassa biciclette ed automobili comincia a dare buoni frutti.

Infatti nei due rami del Parlamento si agitò la questione tanto caldeggiata dall'Unione delle Provincie, di devolvere parte della tassa alle Amministrazioni provinciali le quali hanno in custodia il maggior numero di strade del Regno. L'onorevole Sonnino nelle sue dichiarazioni di governo fatte il mese scorso dichiarò di proporre, con altri provvedimenti finanziarî, alla Camera la cessione della metà riservata allo Stato della tassa sulle automobili, logoratrici delle strade provinciali, alle Provincie, affermando che se ora il provento è modesto, è però destinato a sicuro incremento. Ora la tassa automobili dà circa 600 000 lire; forse se si pensa alla ripartizione fra le 69 provincie non è gran cosa, ma è da avvertire che verranno maggiormente beneficate quelle che hanno un maggior numero di automobili e quindi maggiore bisogno di tenere bene le strade.

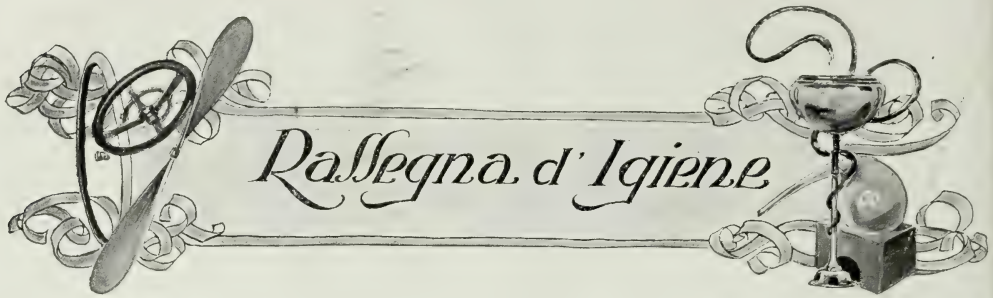
Auguriamoci che la proposta vada avanti, ma al patto che come in Inghilterra questo fondo venga effettivamente impiegato al miglioramento delle strade.

Il pericolo giallo.

Vale la pena di parlarne non solo per spiegare di che si tratta ma anche per pesarne tutte le conseguenze.

A Roma da alcuni mesi si organizzò il servizio delle automobili postali, accolto dal pubblico con vero entusiasmo per la speditezza del servizio e per vedere finalmente soppressi i disgraziati ronzini e le vecchie vetture postali. Ma il plauso cessò col nascere perchè subito cominciò la triste istoria degli investimenti, nè l'elenco delle vittime tende a diminuire. Il Ministero migliorò il servizio e fece un buon contratto; accordò cioè ad una Cooperativa di fare questo servizio imponendo che il conducente appartenesse ad essa ed avesse al suo lato un impiegato postale in modo che la responsabilità degli investimenti non potesse addebitarsi al Ministero. Ma questi furgoni dipinti in giallo, cominciarono e continuarono ad andare ad una velocità eccessiva producendo per le vie di Roma il terrore, lo *squagliamento* del pubblico che lo definì subito: il pericolo giallo. Ora le vittime sono già numerose specie nelle donne e nei bambini che nei quartieri popolari vivono prevalentemente in mezzo alla strada e la corrente favorevole della cittadinanza si cambiò in uno spirito autofibo da influire persino in Parlamento. Sicuro, queste settimanali disgrazie che avvengono sotto gli occhi dei nostri legislatori producono in Parlamento quella corrente che ci ha portato all'ultima famosa legge ed all'ancora più famoso regolamento. Non è solo in nome delle povere vittime, ma in nome altresì del turismo automobilistico che noi protestiamo il quale oltre a porsi in cattiva luce subisce danni materiali rilevanti per colpa di una legione di *chauffeurs* mal pratici. Costoro si difendono col dire che l'orario impone la velocità, ma la Cooperativa dovrebbe ben pensarci d'accordo col Ministero perchè non deve essere piacevole avere tante cause di omicidi sia pure colposi. Con un paio di furgoni in più e con un più rigoroso esame di conducenti, siamo sicuri che gli investimenti si ridurebbero di molto perchè si verrebbe ad una riduzione di velocità. Ora debbono fare in un'ora quattordici chilometri fermandosi sette volte, pena un multa; ma ciò è troppo e non si capisce perchè alle automobili private si impone il passo d'uomo o i quindici chilometri senza fermate.

Non solo il pubblico, ma il pubblico automobilistico esige si provveda con rimedî sicuri per i buon nome del turismo che vuole e cerca simpatie non vittime e rancori.



Analisi ciclistica. — La bicicletta è un apparecchio locomotore aggiunto all'uomo: porta il peso del corpo, ne moltiplica la sua velocità, economizza il suo lavoro trasformando l'azione periodica del suo passo in un continuo movimento di rotazione: di più, l'uomo si governa sulla strada come un bastimento.

Tre grandi vantaggi abbiamo a progredire in velocipede: innanzi tutto d'esser seduti sopra una sella connessa elasticamente allo scheletro della macchina e di dar perciò conforto fisico alle gambe, sopprimendo il loro costante sforzo di sostegno; poi la bicicletta trasforma l'azione impulsiva periodica degli arti inferiori in azione continua, meglio utilizzando l'azione muscolare. Da ultimo la bicicletta uniforma la trajettoria del centro di gravità del corpo, rendendo il movimento di progressione quasi rettilineo, e uniforme, e annullando così le perdite di lavoro dovuto alle variazioni di direzione e di velocità del corpo.

Fig. 1. Movimenti della gamba sulla bicicletta. *H*, anca - *G*, ginocchio - *C*, caviglia.

Il corpo infatti s'appoggia sul manubrio, sopra la sella e sopra i pedali, e la carica in questi punti si ripartisce differentemente secondo le attitudini ed i casi.

Nei grandi sforzi di *démarrage*, si esercita volta a volta una trazione sul manubrio e una spinta sulle pedivelle e si fa poco peso sulla sella.

Nell'ordinaria marcia regolare invece ci si appoggia sulla sella e il manubrio, il corpo inclinato in avanti. Il carico delle ruote è allora differente, il centro di gravità della macchina passa indietro della metà della linea di contatto delle ruote sul suolo, e il carico vien così distribuito per un organismo di 64 chilogrammi e una macchina di 21 chilogrammi: 29 chilogrammi per la ruota anteriore e 56 sulla posteriore.

Nell'atteggiamento di inclinazione anteriore, questi valori divengono rispettivamente 36 e 49 chilogrammi.

I piedi premono sulle manovelle e la lunghezza di queste determina l'angolo di flessione delle gambe e delle coscie: grandi manovelle richiedono uno sforzo minore ma una corsa più estesa: e però, come ben dice il Demeny, è bene attenersi a un giusto mezzo.

Il ritmo e la lunghezza del passo non sono collegati da una legge come nella marcia: il passo è costante per ogni andatura e dipende dalla costruzione della macchina. Ma per ciascuno vi è uno sforzo vantaggioso e una cadenza ottenuti con una moltiplica e una lunghezza di manovelle opportune. L'azione del piede sul pedale comincia quando il raggio del membro attivo non passa più per l'asse della manovella: lo sforzo è dapprima male utilizzato mentre la « componente » utile raggiunge il massimo quando il raggio dell'arto diviene perpendicolare alla manovella, per diminuire in seguito fino al momento in cui la pressione s'esercita nella direzione del suo prolungamento.

In realtà l'azione del piede dura più d'un mezzo giro di manovella, perchè lo sforzo della gamba è complesso. Questo sforzo non è solamente prodotto dall'estensione della gamba e della coscia, ma da un movimento d'estensione del piede insieme a uno sforzo di flessione della gamba (vedi fig. 1).

L'atteggiamento del ciclista sulla sella e la posizione di questo più o meno indietro delle manovelle influiscono assai sulla durata di questo sforzo. Durante la fase successiva che diventa la fase attiva dell'altro piede, la manovella risale sollevando il peso della gamba: ed è bene perciò di alleggerire quanto più è possibile questo peso, flettendo l'arto inferiore.

E' durante il periodo in cui la manovella risale che si può resistere all'acceleramento della macchina nelle salite.

La stabilità della macchina in equilibrio sotto l'azione del suo peso e della forza centrifuga aumenta con la velocità se il terreno è abbastanza rugoso per impedire lo slittamento: è questo appunto il solo pericolo di caduta, e sopra un suolo sdrucciolo la macchina è ben poco pratica. La massa del corpo agisce con quella della macchina per « formare volante »: una volta acquistata la velocità tende a conservarla grazie all'inerzia di questa massa e a rimanere uniforme. Per vero dire, in principio specialmente, vi sono delle variazioni di velocità ad ogni colpo di pedale, ma ben presto il movimento si regolarizza e diventa quasi uniforme.

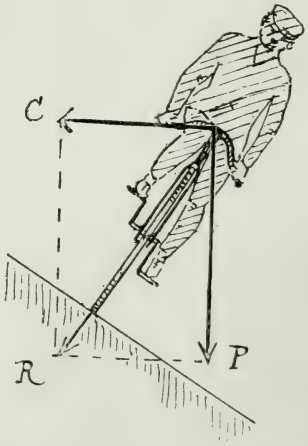


Fig. 2. Inclinazione della bicicletta sopra una pista regolare.
(Equilibrio fra il peso *P* e la forza centrifuga *C*, avente la risultante *R* normale alla pista).

Se vi sono delle variazioni della velocità la macchina e il corpo vi prendono parte, poichè essi sono solidali, e non è certo la differenza di qualche grammo in più o in meno che influiranno sul lavoro prodotto: su di un terreno piano e orizzontale la bicicletta utilizza meglio l'impulso discontinuo degli arti inferiori.

La pista segnata dalla ruota motrice della bicicletta non è mai una linea retta, ma ondulata a guisa dei sinusoidi: un buon ciclista marcia quasi in linea retta, ma tuttavia il piano della ruota motrice descrive sempre dei piccoli angoli a destra e a sinistra del piano di progressione.

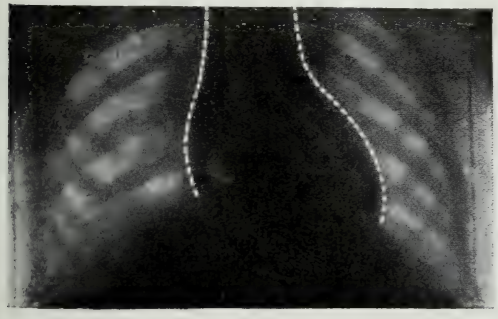
Nelle voltate, più la curva e la velocità sono marcate, più l'apparecchio s'inclina per conservare il suo equilibrio: e il limite d'inclinazione è dato sovra un piano orizzontale dall'attrito al contatto del terreno. Per ciò alla pista, com'è noto, si dà un'inclinazione tale che il piano delle ruote (vedi fig. 2), resti press'a poco perpendicolare alle pista.

Terapeutica e clinica ciclistica. — La bicicletta è una grande macchina che brucia i « materiali di riserva » — l'adipe quindi — del nostro organismo: e però l'uso moderato giova ai soggetti di « costituzione » artritica: ma bisogna sempre avere dei limiti negli sforzi. La fatica del ginocchio, le trepidazioni secche e continue che scuotono il midollo spinale ed il cervello possono produrre delle gravi conseguenze. Le minori sono quelle di intorpidire mani e piedi fino ad attutire la sensibilità locale. Le trepidazioni che derivano dalla sella sono le più dannose, perchè non si può far vibrare continuamente la colonna vertebrale senza eccitare i centri nervosi: certo le migliori selle attenuano sempre più gli inconvenienti, ma non siamo ancora giunti a perfezionare la sella e la sospensione della macchina.

Uno dei maggiori danni dell'esercizio del velocipede proviene dall'abbondante traspirazione quand'è seguita dal raffreddamento: in marcia o in corsa tutti i muscoli del corpo entrano in gioco, e i movimenti del tronco o delle braccia attirano la circolazione nelle regioni superiori del corpo: nell'esercizio della bicicletta invece le contrazioni sono localizzate alle gambe: le braccia e il tronco possono essere rigidi, ma restano immobili, e sono colpiti dalla sferza dell'aria fredda con la relativa velocità del vento: questo equivale a mettere in traspirazione essendo esposti ad una corrente d'aria. Evitando gli abusi, i vantaggi sono tanti per la ginnastica respiratoria e muscolare, per cui il ciclismo fu giustamente accolto come un valido elemento di salute.

La fatica impicciolisce il cuore? — Studiare il cuore dell'uomo (non diciamo quello della donna) è una delle più delicate e difficili missioni del fisiologo e del clinico: a tutti gli strumenti acustici e grafici finora usati s'è aggiunto un geniale metodo di ricerca: l'ortodiografia, che consiste in una complessa applicazione dei raggi Röntgen.

Ombra del cuore in periodo di fatica.



Ombra del cuore in stato di quiete.

Le figure che togliamo da un lavoro del dottor De Agostini, spiegano meglio di qualsiasi descrizione: quello che interesserà ai nostri lettori si è il sapere che la fatica — uno dei corollarî dello *sport* — conduce spesso a un impiccolimento del cuore, dimostrato dalla riduzione dell'ombra cardiaca per una modificazione dei confini laterali del cuore.

Su giovani che vennero assoggettati a esercizi fisici diversi — corse a piedi, in bicicletta, rapide salite — si è studiato, in periodo di stanchezza, la pressione delle arterie, il numero dei polsi e dei respiri, e praticata la radiografia del torace: in linea generale è risultato che la fatica fisica di diverso genere può condurre ad un impiccolimento abbastanza notevole della grandezza dell'ombra cardiaca.

Questi fatti, come l'albuminuria dei corridori e tant'altri disturbi di coloro che spingono all'eccesso molti esercizi fisici, offrendo utili dati scientifici ai medici, devono insegnare a chi persegue lo *sport* che è bene non offendere le leggi dell'equilibrio e della resistenza organica.

Ai fisiologi indagare il perchè di molti interessanti fenomeni, ai profani il non dimenticare l'utilità degli sforzi consentiti e il danno delle violazioni alle leggi che regolano il lavoro muscolare, nervoso e dei vasi sanguigni.

Acqua bollita.

E' spesso necessario al turista — in mancanza di acque minerali — di dover procedere alla bollitura dell'acqua comune, per cautela igienica. Ricordiamo il semplice metodo.

Si toglie la paglia ad un fiasco da vino, e dopo averlo accuratamente lavato con acqua e cenere, si riempirà d'acqua fino a metà e si metterà su di un fornello comune a carbone, o su di un fornello a gas. Si lascia levare il bollore e dal momento dell'ebollizione si lascierà bollire per 20 minuti primi. Raffreddatasi, si avrà cura di agitare fortemente il fiasco in modo da provocare schiuma in superficie per ridare aria all'acqua. Si filtra attraverso un fiocco di cotone idrofilo posto in un imbuto possibilmente di vetro. L'acqua preparata in questo modo si conserva in bottiglia chiusa, ed in luogo fresco per 48 ore. La provvista si deve rinnovare ogni due giorni.

il Medico del "Touring"

L' Esposizione Internazionale d' Automobili (motori applicati all'industria ed all'agricoltura, aeronautica, ciclismo, accessori, ecc.) che si terrà a Torino, nel Parco del Valentino, dal 3 al 24 aprile, avrà quest'anno un'importanza grandissima, poichè sarà la più completa che fino ad oggi si sia avuta. — Il TOURING CLUB ITALIANO vi figura con un apposito "Stand,.. — L'interesse che desta l'Esposizione offrirà ai nostri Soci, che vi accorreranno numerosi, ricca materia di studii e d'ammirazione.

BIBLIOTECA

Renzo Larco. « Il Palio di Siena », con la descrizione di altre feste storiche e religiose. Libreria Giuntini e Bentivoglio. Pag. 103; L. 1,50.

E' una descrizione esatta e colorita d'uno fra i costumi tradizionali più interessanti e caratteristici.

« Annuario Italiano delle Arti Grafiche ». Anno IX. Pag. 334; L. 1. Società Tipografica Fiorentina, Firenze, via S. Gallo, 33.

La storia della stampa, questo magnifico strumento del pensiero vi è tracciato sinteticamente fino ai suoi più recenti progressi.

Giotto Dainelli. « In Africa » (Lettere dall'Eritrea). Parte seconda. Lungo le pendici dell'altipiano abissino e in Daucalia. Con 174 illustrazioni. Pag. 201; L. 6,50. Collezione di monografie illustrate, Serie viaggi. Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, editore.

La Ditta bergamasca continua nella sua missione di arricchire la biblioteca del turista, con un duplice intento. Quello di fornire da un lato dei veri e propri *albums* annotati di tesori artistici e quello di descrivere in terza prosa ed in nitide vignette le più interessanti regioni della terra.

A questa categoria appunto appartiene il volume del Dainelli, che si fa pregiare per copia, ordine, chiarezza ed originalità di ragguagli.

Giuseppe De Lorenzo. « I Campi Flegrei ». Con 147 illustrazioni e 5 tavole. Pag. 156; L. 5. « Italia Artistica », collezione di monografie illustrate, diretta dal prof. Corrado Ricci. Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, editore.

Francesco Carabellese. « Bari ». Con 172 illustrazioni ed una tavola. Pag. 151; L. 5. « Italia Artistica », collezione di monografie illustrate diretta dal prof. Corrado Ricci. Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, editore.

Queste due regioni guardanti due mari d'Italia ed accomunate da tanta similitudine di vicende storiche e pur così varie di bellezza e di monumenti artistici hanno avuto rispettivamente nei due volumi una figurazione splendida e degna di loro.

Georges Forbes. « History of Astronomy » with illustrations. Pag. 154; 1 scellino. London, Walts and C., 17, Johnson's Court, Fleet Street E. C.

Breve, piana, sintetica. La consigliamo a coloro che in questi tempi di minaccie interplanetarie, desiderano farsi un'idea dei progressi di questa scienza.

Antonio Palermo. « La terra sensibile e cosciente ». Pag. 101; L. 3,50. Milano, Tipografia editrice L. F. Cogliati, corso Porta Romana, 17.

L'autore sviluppa con abbondanza di dati scientifici ed acutezza di deduzioni un'audace teoria circa i mali che l'uomo ha causato alla Natura ed a sè stesso con le sue fatali imprevidenze.

Sforza Terni. « La pubblica utilità della ferrovia Milano-Crema ». Memoriale redatto dal presidente del Comitato promotore. Milano, Capriolo e Massimino.

E' una buona battaglia combattuta con piana e chiara eloquenza dimostrativa a favore d'una comunicazione la cui portata avrebbe delle benefiche ripercussioni sul funzionamento di altre importanti linee interessanti parecchie ricche plaghe dell'alta Italia. Auguriamo che questa relazione venga letta e discussa, affinchè il progetto trovi nell'opinione pubblica quella forza di appoggio e di propulsione necessaria nel nostro paese alla attuazione d'ogni iniziativa mirante il pubblico bene.

« Guide du grand chemin de fer transiberien ». Pag. 575; L. 16. S. Pétersbourg, Société d'impression artistique. Perspective Anglaise N. 28.

Di questo lavoro ciclopico che ha congiunto indissolubilmente i paesi occidentali alle plaghe sterminate dell'Oriente la presente guida narra tutte le fasi e gli sforzi. Una buona parte del libro voluminoso è anche occupata nella descrizione delle terre che questo tronco gigante attraversa. Ed è una descrizione esauriente sia dal punto di vista geografico che da quello artistico, sociale ed etnografico.

Alphonse Gagnon. « L'Amérique précolombienne » Essai sur l'origine de sa civilisation. Québec, Typographie Laflamme et Proulx.

Quando noi concepiamo l'America ci si affaccia alla mente l'immagine caratteristica del nuovo mondo qual'è attualmente, un crogiuolo ardente di civiltà e di audacie. Ma difficilmente noi riusciamo ad evocare la visione di ciò che il Continente transatlantico era, rispetto alla sua popolazione, prima che Colombo vi sbarcasse. I rarissimi indigeni superstiti sono un'ombra muta di ciò che era la grande razza aborigena. Per avere un'idea dell'antica civiltà d'America bisogna interrogare i monumenti. Ed è appunto ciò che con grande acume d'induzione ha fatto l'autore in questo libro dotto quanto interessante.

H. Noalhat. « Navigation aérienne et navigation sous-marine ». (Deux faces d'un même problème). Pag. 106 con figure; L. 3,50. Paris, Librairie des Sciences et de l'Industrie L. Geisler, 1, rue de Médicis.

La comparazione fra i due problemi è meno paradossale di quanto a tutta prima potrebbe apparire. Il Noalhat è riuscito a trarne, con grande perspicuità di vedute, dei principî che verranno utilmente applicati dai tecnici delle due scienze.

Vincenzo Frattini. « Guida teorico-pratica agli esercizi con le clave. Pag. 203; L. 2. Presso l'autore: via del Quirinale, 43, Roma.

Come tutti i trattati di ginnastica, più che porgere un preciso ragguaglio al profano, serve di guida ottima e razionale agli istruttori. Ed è appunto notevole per la chiarezza della esposizione e per la suggestività delle numerose vignette.

Dott. Silvio Canestrini. « I rivelatori fotografici e loro modo di riconoscerli ». Rovigo, Tipografia Sociale Editrice.

L'argomento è trattato con rigore scientifico di metodo e fornisce occasione all'autore di porgere al lettore dilettante e professionista di fotografia, una quantità grande di dati, di rivelazioni e di consigli utilissimi.

H. Fourtier. « Les positifs sur verre ». (Bibliothèque photographique). Pag. 188; L. 2,75. Librairie Gauthier-Villars, Quai des Grands Augustins.

In quest'opera sono studiati con grande competenza i processi fotografici le diapositive per trasparenza di cui oggidì si fa largo uso sia per proiezioni dimostrative sia per preparare delle vetrate d'artistico effetto.

René Cagnat. « Carthage, Timgad, Tebessa et les villes antiques de l'Afrique du Nord ». (Le villes d'art célèbres). Pag. 164; L. 4. H. Laurens, éditeur, 6, rue de Tournon, Paris.

Tre tipi immortali d'arte e di civiltà antichissime son raccolte in questi tre volumi: la punica, la romana e la bizantina e le reliquie di queste città scomparse narrano traverso le eloquenti e lussuose pagine del volume i frammenti d'una storia rimasta per lungo volger di tempo, pressochè indecifrabile.

« Il Battistero di Firenze ». Collezione di monografie « L'Italia Monumentale » sotto il patronato del Touring Club Italiano. Milano, E. Bonomi, editore; L. 1.

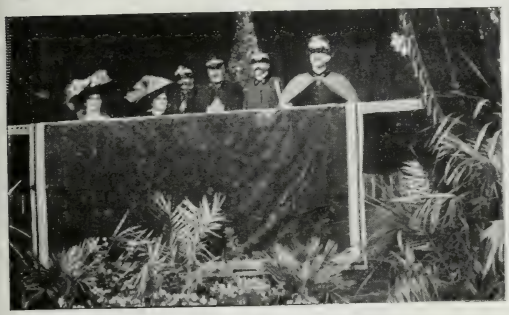
Di queste monografie artistiche e popolari ad un tempo abbiamo già detto ampiamente in un articolo apparso lo scorso numero.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

LO STATO DELLE VIE PARIGINE DOPO L'INONDAZIONE.

UNA GRANDE FRANA NEL BOULEVARD HAUSSMANN.

NEI GRANDI BOULEVARDS NON S'INCONTRAVANO GIORNI SONO CHE ENORMI CREPACCI.



I SOVRANI D'ITALIA E LA PRINCIPESSA ELENA DI SERBIA AL CONCORSO IPPICO A VILLA BORGHESE (ROMA).

UN SALTO MAGNIFICO DEL TENENTE CAFFARATTI, PRIMO CLASSIFICATO NELLO STEEPLE-CHASE.

UN FATTORINO-ESPRESSO CON BICICLETTA MUNITA DI TASSAMETRO - L'INNOVAZIONE È STATA INIZIATA A PARIGI.

L'APERTURA DEL NUOVO VELODROMO D'INVERNO A PARIGI.

IL TRANSATLANTICO « GÉNÉRAL CHANZY », NAUFRAGATO TRAGICAMENTE IN VISTA DELLE BALEARI.

GLI SCOGLI DI CIUDADELA (ISOLE BALEARI) PRESSO CUI IL « GÉNÉRAL CHANZY » AFFONDÒ.

Informazioni

Aeronautica

— La Commissione pei dirigibili dell'Aéro Club di Francia si è occupata della possibilità di ricevere informazioni per telegrafo senza fili sulle pressioni barometriche, da diversi punti dell'Atlantico; informazioni preziosissime per la navigazione dei palloni dirigibili sul continente.

Si assicura che sarà possibile, col metodo Guilber di prevedere da 24 a 48 ore prima, le condizioni atmosferiche; e si conoscerà rapidamente la posizione dei centri di depressione.

— Fra non molto si inaugurerà un servizio di dirigibili Zeppelin tra la Germania e la Svezia. Il percorso progettato sarebbe: Amburgo-Copenaghen-Malmoë. Una stazione per dirigibili sarà costruita in ognuna di queste città.

— Il giornale francese *Les Temps*, aprì una sottoscrizione nazionale per l'acquisto di dirigibili e aeroplani da offrire al Governo. E i costruttori, con slancio patriottico, hanno ceduto a prezzo di fabbrica: un dirigibile *Zodiac* di 1400 metri cubi, un dirigibile *Astra* di 8000 metri cubi; 4 aeroplani e cioè: un Blériot, un Maurice Farman, un Enrico Farman e un Wright.

— La piena della Senna ha cagionato all'industria aviatoria dei danni assai gravi.

Issy-les-Moulineaux fu ridotto un vasto lago e gli *hangars* erano battuti dalle onde.

A Billancourt le officine Voisin furono sommerse: a Puteaux la Società Antoinette fu obbligata ad interrompere i lavori e a Gennevilliers un metro e mezzo d'acqua bagnava il laboratorio Gnôme.

L'aerodromo di Juvisy fu completamente inondato.

— Il 31 gennaio il celebre corridore ciclista Van der Born, con biplano Farman, ha battuto il *record* del mondo della durata con un passeggero, restando in aria un'ora, 48' e 50".

— I fratelli Voisin hanno intentato un processo per contraffazione dei loro aeroplani alla Casa Clément, chiedendo una indennità di 10 000 lire. La Casa Clément ha risposto con una domanda riconvenzionale di 50 mila lire per abuso di citazione diretta.

— Blériot ha costruito un nuovo aeroplano. Questo non differisce dal tipo *XI* che per la lunghezza d'un metro in meno: per la disposizione dell'impennaggio e dei suoi timoni posteriori. La piccola macchina è di una grande facilità di manovra.

Archeologia — Arte

— *Satricum*, l'antica città famosa nei fasti delle guerre di Camillo, avrà quanto prima un illustratore in Giulio Emanuele Rizzo, il dottissimo professore di archeologia dell'Ateneo torinese.

Anni sono, sulle traccie del Nibby che fin dal 1825 riconobbe gli avanzi di *Satricum* fra Anzio e Velletri, nel casale di Conca, allora proprietà del S. Offizio di Roma, furono fatti alcuni scavi.

I resti delle mura e dei templi di Giove e della Madre Matuta diedero larga messe di suppellettile archeologica, di eccezionale valore, che il Rizzo dichiarerà e commenterà da par suo in una pubblicazione cui ora attende con amorosa sollecitudine.

— *La Santa Casa di Loreto*, per la quale anche recentemente si accapigliarono teologi e scienziati, quelli tentando di spiegare e questi negando il volo dell'augusta cameretta, sarà illustrata, nella leggenda e nella storia dell'arte, da Arduino Colasanti, già noto per altri geniali lavori.

I tesori artistici che ornano il tempio e il palazzo apostolico di Loreto, meta anche ai dì nostri di continui pellegrinaggi, avranno finalmente un testo degno della loro gloria. Nè la teologia nè la scienza vi disputeranno, ma la pura parola dell'arte narrerà la storia meravigliosa di quel superbo monumento e dei suoi artefici insigni.

Astronomia

— Il francese C. Nordmann ha esposto all'Accademia di Scienze i risultati ottenuti con le esperienze del suo fotometro stellare per la temperatura della stella variabile Algil trovando che questo astro raggiunge una temperatura di 23 800 gradi assoluti.

— La Società d'astronomia d'America ha sollecitata la cooperazione di tutti gli studiosi per osservare la cometa Halley, della quale si chiedono fotografie, osservazioni spettroscopiche e fotometriche.

La Società si propone di raccogliere il più grande numero possibile di fotografie della cometa prese in tutte le parti del mondo. Organizza a tale scopo una spedizione astronomica nelle isole Hawai dal marzo al giugno prossimi, quando, cioè la cometa, raggiungerà il suo più vivo splendore.

Si tratta davvero di turismo astrale.

Automobilismo

— Il terzo Salone Russo a Pietroburgo, verrà aperto il 25 maggio e chiuso il 9 giugno. Quest'anno avrà un'importanza speciale anche perchè lo Czar ha concesso che l'Automobile Club di Russia possa prendere il titolo di Automobile Club Imperiale di Russia.

— L'Automobile Club Imperiale di Russia prepara pel mese di giugno una grande prova automobilistica Pietroburgo-Kiew-Mosca-Pietroburgo.

— La Commissione tecnica dell'Automobile Club de France organizza pel mese d'aprile prossimo un concorso di motori a grande potenza. Vi è già assicurato l'intervento delle Società: Gnôme, Aster, Breton, Farcot, Clerget, Chenu, De Dion Bouton e Gobrou.

Aviazione

— L'utilità pratica dell'aeroplano costituisce la meta verso la quale tendono i costruttori. La Lega Nazionale Aerea francese mette in competizione due premi da essere disputati prima del 16 giugno 1910, destinati a favorire la creazione di un tipo di apparecchio semplice e praticamente adatto.

Uno di questi premi di L. 1000 è destinato al pilota del primo aeroplano che avrà preso il volo sopra una strada alberata, effettuando il suo percorso di un chilometro in circuito chiuso senza aver toccato il suolo.

Un altro premio di L. 1000 sarà aggiudicato al proprietario dell'aeroplano di minori dimensioni che avrà pure effettuato un chilometro senza toccare il suolo.

Il volume sarà misurato facendo il prodotto delle tre dimensioni massime dell'apparecchio.

— Paul De Lesseps aveva incominciato prima dell'inondazione in Francia, la *misé à point* di un monoplano costruito per cercare le massime velocità compatibili con lo stato attuale dell'industria aerea.

Il timone di profondità del suo apparecchio è doppio, quello di direzione semplice; la fusoliera è triangolare. L'aeroplano posa, per mezzo di un albero, sopra una nuova sospensione munita di due ruote portanti. L'apparecchio è munito di un « Gnôme » di 50 HP, e di un'elica speciale a 4 pale a passo regolabile.

Il monoplano si avvicina al tipo *Antoinette*. Il suo peso totale, montato con una provvigione per un'ora di marcia, è di 350 chilogrammi. La velocità prevista per l'innalzamento è di circa 70 chilometri all'ora.

— A Monson, Roger Sommer, già noto per i suoi successi, ha messo in prova un apparecchio di sua fabbricazione. E' un biplano che nel suo insieme presenta le stesse linee dell'apparecchio Farman ma vi differisce nel dettaglio, specialmente per la sospensione che è alleggerita e per la coda che non ha che una superficie verticale. Il primo volo durò 12 minuti.

Esplorazione

Il Dott. Charcot ed i suoi collaboratori sono tornati il 12 febbraio dalla spedizione antartica. L'esploratore francese ha iniziato la serie delle sue ricerche dalla prima campagna al sud della terra di Graham ed ha potuto scoprire e fare i rilievi geografici delle coste del continente antartico, su una lunghezza di più centinaia di chilometri verso l'ovest, al di là del 70° di latitudine. Il dott. Charcot ha raccolto un largo materiale di osservazioni meteorologiche e magnetiche.

Peary al Polo Artico. — Una Commissione del Consiglio della « National Geografic Society » di Washington, avendo esaminato i documenti presentati dal comandante Peary e gli strumenti da lui adoperati, ha presentato, il 15 dicembre ultimo scorso le sue conclusioni. La Commissione fu unanime nel riconoscere che Peary, il 6 aprile 1909 raggiunse di fatto il polo. A lui e al cap. Bartlett, che lo accompagnò sino all'88° di latitudine furono assegnate medaglie d'oro, e la consegna ne fu fatta solennemente la sera dello stesso giorno durante un banchetto di 500 coperti cui assistette anche l'ambasciatore d'Italia che pronunziò un discorso comunicando un telegramma di S. A. R. il Duca degli Abruzzi.

Il comandante Peary terrà una conferenza a Londra il 4 maggio prossimo venturo nella R. Albert Hall, e riceverà in quell'occasione la medaglia d'oro anche dalla Royal Geographical Society.

Un'altra medaglia d'oro gli è stata assegnata il 12 febbraio dal Consiglio della Società Geografica Italiana. Si spera che Peary possa riceverla quanto prima in Roma.

La spedizione artica di Roald Amundsen. — Il capitano Amundsen, che già compiè felicemente il passaggio del N. W. con la piccola *Gjoa*, partirà nel prossimo giugno per una nuova grande spedizione artica a bordo della gloriosa *Fram*. Il primo anno sarà dedicato ad una campagna talassografica nell'Atlantico, specialmente meridionale, e nell'agosto del 1911 la spedizione penetrerà nell'Oceano Artico per la via dello stretto di Behring. Il progetto è di farsi chiudere tra i ghiacci al nord di quello stretto e di percorrere così, in deriva, una rotta che, attraversando l'arco polare per il polo stesso o per le sue immediate vicinanze, conduca la nave a ritrovare nuovamente il mare libero a ponente, verso lo Spitzberg o la costa Groenlandese. La durata totale del viaggio si presume di oltre cinque anni. Durante il viaggio in deriva saranno oggetto di studio speciale i movimenti dell'alta atmosfera, al quale scopo si farà anche un largo impiego di palloni sonda.

Due nuove spedizioni antartiche (Scott e Peary). — Il cap. Scott, dai primi di dicembre, si è dedicato esclusivamente ai preparativi della sua seconda spedizione nelle regioni antartiche.

La nave *Terra Nova* è in allestimento; è in costruzione una slitta automobile, e lo stato maggiore scientifico è quasi al completo, con a capo il dott. A. E. Wilson che già seguì lo Scott nella prima spedizione (1901-1904). Il signor C. H. Meares, che accompagnò il Brooke nei suoi viaggi nella Cina occidentale, recherà dalla Siberia Orientale i *ponies* e i cani necessarî, radunandoli, nel prossimo autunno, alla Nuova Zelanda, donde la spedizione muoverà per il sud. La spesa preventivata è di un milione di lire; di queste sono già raccolte o promesse 775 000, delle quali 500 000 come contributo dello Stato (che sarà approvato con legge).

Il comandante Peary ha proposto al « Peary Artic Club » e alla « National Geografic Society » di organizzare una spedizione verso il polo artico, partendo da una base opposta a quella del capitano Scott (forse l'estrema America meridionale). Egli non vi prenderebbe parte ritrovandosi ormai troppo vecchio, ma ne dirigerebbe i preparativi. Secondo le sue previsioni, il Polo potrebb'essere raggiunto alla fine del dicembre 1911, quando la spedizione prendesse il mare nel prossimo autunno. Pare che la proposta sia stata già accettata e che la gloriosa nave *Roosevelt* col suo equipaggio della recente campagna artica, sia già destinata al nuovo cimento. Peary, ricevendo, giorni sono, dal Comitato nazionale il dono di 50 000 franchi, frutto di una sottoscrizione popolare, offerse di dedicare quella somma alla nuova spedizione soggiungendo che, poichè la bandiera americana sventola già sul Polo Artico, nessun'altra bandiera deve prender quella dell'Unione anche al Polo Antartico.

Assisteremo dunque, molto probabilmente, a questa nuova gara anglo-americana ossia Scott-Peary.

Ferrovie

La Cuneo - Ventimiglia. — La ferrovia che ha fatto recentemente scomodare due Ministri dei Lavori Pubblici, l'italiano e il francese, ha la particolarità non comune di congiungere due punti di uno stesso paese, attraversandone un altro. E' occorso naturalmente un accordo internazionale stipulato il 6 giugno 1904: i due tronchi da Vierola a Tenda fino al confine nord francese e quello del confine sud per Airole e Pecca a Ventimiglia son costruiti da noi, mentre quello intermedio per Fontan Giandola e Breglio sarà costruita dalla Francia.

Sul territorio nostro la Cuneo-Vierola è già in esercizio da parecchi anni; la Vierola-Confine nord è stata divisa in sei tronchi e di questi sono in corso avanzato di costruzione il primo da Vierola a Gaggeo lungo m. 1800 e il quinto da Cagnolina a Tenda di m. 2538; dei tronchi secondo, terzo, quarto e sesto sono ultimati i progetti.

Della Ventimiglia-Confine sud è ultimato il primo tronco: Ventimiglia-Bevera di m. 4754; del secondo da Bevera a Varazze di m. 2685 si inizieranno al più presto i lavori; del terzo da Varazze ad Airole, lungo m. 4960 è ultimato il progetto definitivo, del quarto di m. 4818 è ancora in corso il progetto.

Il tronco francese ha subìto un po' di ritardo; ma ritiensi che non verrà oltrepassata la data di compimento fissata nella Convenzione, cioè il maggio 1914. Sono, del resto già in corso gli studî pel progetto definitivo e per le espropriazioni.

La linea sarà, come è facile immaginare, molto pittoresca per la bellezza della zona che attraversa; avrà molte gallerie, e importanti opere d'arte. Porrà in più diretta comunicazione il Piemonte e la meravigliosa Costa Azzurra.

Funicolare aerea del Monte Bianco. — Prende voga per le comunicazioni di carattere turistico un tipo di funicolare aerea del genere di quelle che servono pel trasporto dei materiali. Le vetture, scorrono, anzichè sulle rotaie, su una o più funi tese fra i due punti estremi che si vogliono congiungere. Il viaggiatore, oltre le emozioni ordinarie che gli procura la vista del paesaggio prova quella di restare sospeso per alcuni minuti a notevole distanza dal suolo. Si pregustano cioè, i non lontani piaceri della navigazione aerea!

Attualmente una di queste funicolari si sta costruendo sul Monte Bianco dalla località « Les Pellerins » presso Chamonix all'« Aiguille du Midi » Lunga in orizzontale 4792 metri, col dislivello di m. 2700 circa, è di tipo identico a quella già co-

struita per raggiungere la cima del Wetterhorn nell'Oberland bernese.

La funicolare fu prevista per un traffico di viaggiatori 76 000 all'anno, e sarà perciò resa atta a compiere 1900 viaggi di andata e ritorno, con 24 persone per volta, nel corso di un'intiera stagione di 120 giorni. A titolo di confronto ricordiamo che le altre linee sulle Alpi svizzere già in esercizio hanno un traffico: la Chamonix-Monteuvers di 40 000 persone all'anno, la ferrovia della Jungfrau di 80 000, quella del Gornergrat di 45 000 e la Vitznau-Righi di 140 000.

Il biglietto di sola andata da « Les Pellerins » all'« Aiguille du Midì » costerà L. 17,60, quello di andata e ritorno L. 27,50. Pel primo tronco da « Les Pellerins » a « La Para » lungo m. 1870 con un dislivello di m. 630 si pagheranno sole L. 3,30 per l'andata e L. 5,50 per l'andata-ritorno.

L'economia di spesa di costruzione e di esercizio che si realizza con questi sistemi aerei permette, come si vede, di adottare prezzi senza riscontro sulle ferrovie alpine esclusivamente destinate al turismo.

La stazione di Les Pellerins è congiunta a Chamonix con un servizio di automobili.

Un'altra funicolare del genere esiste fin dal 1907 a S. Sebastiano in Ispagna e serve per l'ascensione del Monte Ulia supera il dislivello di 28 metri con 280 metri di percorso.

Pei treni che attraversano le regioni delle grandi foreste. — Dal 15 aprile al 1° novembre prossimo le Compagnie delle Ferrovie dello Stato di New York non potranno usare che locomotive a petrolio.

Potranno usare le locomotive a carbone durante l'annata, solamente per i treni della notte, perchè l'abbondanza della rugiada in quelle regioni montagnose e boschive, impedirà che le scintille propaghino degli incendi, che avvenero numerosi in questi ultimi anni.

Dei vagoni ad aria aperta sono in servizio sulle proprie linee una Compagnia americana, oltre ai vagoni per fumatori, e per signore sole.

Questi vagoni portano l'iscrizione sugli sportelli, e significa che tutte le finestre saranno aperte. Ciascun viaggiatore avrà diritto di chiudere solamente la finestra che è vicina al suo posto, ma non avrà diritto di esigere che gli altri facciano altrettanto.

Il Loetschberg. — Il traforo del Loetschberg sulla ferrovia destinata a collegare direttamente Briga con Berna e quindi il Sempione con la parte settentrionale della Svizzera ed occidentale dell'Europa, iniziato nell'ottobre 1906, è alla metà del suo nono chilometro. Sarà lungo in tutto undici. L'opera, come quella dello stesso genere che le precedettero, è affidata ad operai italiani. Ritiensi che i lavori non subiranno ritardo per modo che la nuova linea potrà aprirsi all'epoca fissata, cioè nel 1913.

La Transandina. — La ferrovia attraverso le Ande, secondo è stato stabilito in una conferenza fra il signor Goudge, direttore generale della « Buenos Ayres and Pacific Railway »; il signor Schneidewind, direttore delle Vie e Comunicazioni della Repubblica Argentina, e il direttore delle Ferrovie cilene, sarà esercitata con treni che compiranno tre volte alla settimana l'intero percorso da Buenos Ayres a Valparaiso. Il viaggio fra le due città durerà 38 ore.

Treni di lusso. — Il 1 febbraio è stato inaugurato uno speciale servizio di treni di lusso fra Birmingham e Londra, stazione di *Broad Street*, posta a pochi passi dalla Banca d'Inghilterra. Il treno discendente parte alle 8,20 da Birmingham e giunge a Broad Street alle 10,35; quello ascendente parte alle 5,25 pomeridiane e giunge a Birmingham alle 7,40. La specialità di questo treno è che oltre ad essere provvisto di vagone *restaurant*, mette pure a disposizione dei viaggiatori un servizio di scrittura a macchina affidato ad una stenodattilografa di prim'ordine. Il gabinetto di scrittura è chiuso in modo che rimane garantito il segreto; e le vetture viaggiano così dolcemente che la dattilografa può attendere al suo lavoro come se si trovasse in una stanza di ufficio.

Le Ferrovie in Europa nel 1909. — Il *Giornale ufficiale* pubblica la statistica delle ferrovie d'Europa al 1° gennaio 1909. Il loro sviluppo totale si eleva a 322 037 chilometri, mentre al 1° gennaio 1908 era di 317 779 chilometri. Questa cifra si divide così: Germania 59 034; Austria-Ungheria 42 636; Belgio 4969; Bulgaria 1691; Danimarca 3484; Spagna 14 897; Francia 48 123; Gran Brettagna e Irlanda 37 263; Grecia 1241; Italia 16 718; Lussemburgo 512; Norvegia 2873; Paesi Bassi 3100; Portogallo 2894; Romania 3243; Russia e Finlandia 58 843; Serbia 678; Svezia 13 632; Svizzera 4539; Turchia 1557; Malta, Jersey Man 110.

La Ferrovia Cristiania - Bergen. — A coloro che amano gli *sports* invernali consigliamo di visitare una delle ferrovie più settentrionali di Europa, recentemente aperta all'esercizio.

Trattasi della linea che da Cristiania, la nevosa capitale della Norvegia va a Bergen, la seconda delle città norvegesi per importanza del traffico.

Questa linea, lunga 420 chilometri ha la particolarità di restare per buona parte dell'anno immersa nella neve, e per quanto sia provvista di robustissimi paraneve, cioè di specie di palizzate che fiancheggiandola ai due lati dovrebbero impedire alla neve di invadere la sede stradale, pure se durante l'inverno si vuol mantenere la continuità dell'esercizio, occorre farla percorrere dagli spazzaneve, cioè da macchine provviste sul davanti di un gran ventilatore che roteando velocissimamente sgombra le rotaie e apre il passaggio ai treni.

Lasciata Cristiania, la linea si dirige al nord percorrendo una vasta zona boscosa fino alla stazione di Roa, donde va ad Honefoy, importante centro industriale; supera il fiume Begna su un ponte in muratura lungo m. 210 circa, a nove arcate di metri 21 ciascuna. Percorsa la valle del Soknedalen, dopo il *tunnel* di Honesting lungo 250 metri, costeggia il lago Kroedeven; quindi discende a Gulsvik a 142 chilometri da Cristiania.

A Gol la linea comincia a salire al 20 per mille, fra importanti opere di difesa (paraneve, paravalanghe, gallerie artificiali) e dopo una serie di gallerie raggiunge il suo punto culminante a Tangerand alla quota di m. 1300 sul livello del mare, poco lungi dalla stazione di Finse, posta di fronte al celebre ghiacciaio di Hallingskarven. Quindi la linea discende colla pendenza del 22 per mille fino a Vors posta a 52 metri sul mare: in questo tronco si trova la galleria di Gravehalsen di 4300 metri, la più lunga della Norvegia. Nell'ultimo tronco da Vors a Bergen si susseguono 51 piccole gallerie della lunghezza complessiva di m. 8500.

A giudicare dalle fotografie dei punti più caratteristici della linea comparse sulle riviste estere, si ha l'idea che la nuova linea debba presentarsi di grandissimo interesse sportivo, oltrechè tecnico e commerciale.

Folklore

Lo « scoppio » del Carro a Firenze — La grande utilità del fuoco lo ha reso oggetto di culto fino dai tempi più remoti, e l'antico rito ebraico di portare nelle case il fuoco Santo, la mattina che precede il giorno di Pasqua, fu continuato dai cristiani nei primi secoli. Tale usanza durava ancora nel medio evo a Firenze, dove il fuoco santo era portato in casa mediante una piccola torcia che si andava ad accendere al cero pasquale nel Duomo di S. Giovanni, ed era una gara tra i cittadini nell'essere i primi ad accendere la propria torcia.

Il cero pasquale del Duomo veniva acceso alla sua volta con solenne cerimonia, e quando nel 1101 il fiorentino Pazzo de' Pazzi portò di Palestina un pezzo di pietra del Santo Sepolcro, deponendolo come reliquia preziosissima nella Chiesa di Santa Maria sopra Porta, si pensò subito di trarre da quella pietra il fuoco per accendere il cero pasquale in San Giovanni, e la mattina del sabato santo il Priore della detta chiesa, assistito dal clero, percuotendo coll'acciarino quel pezzo di pietra sacra, ne traeva il fuoco che veniva con grande pompa portato in Duomo per accendervi il cero.

Più tardi, soppressa la Chiesa di Santa Maria sopra Porta, tale funzione religiosa continuò nella parrocchia dei SS. Apostoli, ma la cura di trasportare il fuoco santo al Duomo rimase alla illustre Casa de' Pazzi la quale a tale scopo fece costruire un grande carro trionfale tutto dorato e magnificamente ornato di figure, secondo il gusto dei tempi. Il fanatismo popolare per quella festa andò ogni anno aumentando, e ai tempi di Leone X si volle ancora arricchire il carro con fuochi artificiali, razzi, bombe e girandole, a cui si diede fuoco in piazza San Giovanni mediante uno strumento in forma di colomba, detto perciò *colombina*, che si fece correre sopra un filo teso dall'interno del Duomo sino al carro. Questa cerimonia, divenuta usanza affatto speciale e caratteristica fiorentina, si conservò e dura tuttora. A mezzogiorno in punto, quando il sacerdote che dice messa in Duomo intona il *Gloria in excelsis Deo*, il carro « scoppia », e di questa antica e strana funzione dello « scoppio », che consiste in fuochi artificiali accesi in pieno giorno, andò la fama pel mondo facendo accorrere a Firenze il sabato santo da ogni parte forestieri, ma in particolar modo i contadini dei dintorni che dal funzionamento più o meno perfetto della *colombina* traggono gli auspici circa la fecondità dell'annata. Un'usanza che dura non interrotta da quasi dieci secoli non è invero cosa molto comune, ma ormai volge anch'essa al suo tramonto, nè più si vedono come in altri tempi assistere ad essa, dalla loggetta del Bigallo, persino principi e regnanti stranieri. Il carro che ancora si adopera fu fatto nel secolo XVII, ma ridipinto e ristaurato più volte apparisce ora tutto nero e rimpasticciato in modo che dell'antica magnificenza più nulla si vede.

Geografia

La carta del mondo al milionesimo. — La Commissione internazionale per la carta del mondo alla scala di 1 : 1 000 000 si radunò a Londra nel decorso novembre; le deliberazioni prese furono le seguenti: 1. uniformità di segni convenzionali; 2. estensione dei fogli (4° in lat. e 6° in long.); al disopra del 60° di latitudine: si potranno unire insieme diversi fogli; 3. meridiano iniziale, quello di Greenwich. Per la identificazione dei fogli, ciascuna zona di 4° in lat. sino all'88°, a nord e a sud dell'equatore, sarà distinta con una lettera da *A* a *V*, preceduta dall'indicazione nord o sud; le zone polari saranno distinte con la lettera *Z;* I fusi di 6° di longitudine, a partire dal meridiano anteriore di Greenwich e in direzione da *W* a *E* saranno distinti coi numeri da 1 a 60° (per esempio, Roma sarà compresa nel foglio nord, *K* 3); 4. la proiezione darà una policonica con meridiani rettilinei; 5. le altitudini saranno indicate mediante curve e tinte ipsometriche; 6. le scritture saranno fatte in caratteri latini; nei paesi che non usano l'alfabeto latino si potranno fare edizioni speciali. Furono inoltre prese deliberazioni relative alla trascrizione dei nomi, ai colori convenzionali, ecc. L'opera, veramente colossale, recherà indubbi benefici sotto qualunque punto di vista la si consideri.

La regione nord della Peciora. — Una spedizione divisa in tre sezioni (fiume Cossia, fiume Adsva e fiume Sina) ha esplorato recentemente l'estrema regione nord-orientale della Russia europea, fra l'alta Peciora e gli Urali. La regione è ricca di praterie; una stazione polare sperimentale ha fatto importanti esperienze sul miglioramento dei boschi, sull'agricoltura e sull'orticoltura; i risultati sono stati assai promettenti; si sono ottenuti orzo, avena, canepa gigantesca, lino, patate, cavoli, fagioli, ecc., di ottima qualità. Si ritiene che la luce polare favorisca lo sviluppo di questi vegetali. L'agricoltura non è molto estesa perchè i contadini vivono specialmente di caccia e di pesca e dei prodotti del bestiame. Da un documento ritrovato nell'archivio di Archangelsk risulta che nell'anno 1785 il porto era pieno di grano proveniente dalle regioni del Mescu; se ne conchiude che le regioni della Peciora si presterebbero ad una colonizzazione agricola.

Metereologia

Servizio meteorologico nella Somalia Italiana. — Per cura dell' Ufficio Centrale di Meteorologia e Geodinamica si sta riorganizzando il servizio meteorologico al Benadir. Funzionano già gli osservatori completi di Mogadiscio, Brava e Giumbo; un altro sorgerà sul Giuba a Gelif. Una stazione termo-udometrica funziona già a Bardua e un'altra provvisoriamente è stata collocata sull'Uebi Scebeli. Altre ne saranno erette tra breve. Il personale delle stazioni radiotelegrafiche ha assunto anche il servizio meteorologico.

Mineralogia

— Negli Stati Uniti, nel 1908, si ebbe una produzione d'oro del valore di dollari 94 560 000 ed una produzione d'argento del valore di dollari 28 050 600.

— La produzione dell'argento nelle miniere di Cobalt-Camp nel Canadà è salita nel 1909 a 29 968 tonnellate per un valore di 2 400 000 lire sterline. Il prodotto totale di cinque anni di questa sola miniera fu di tonnellate 51 456, per una somma di 6 049 000.

— I giacimenti di ferro nella Norvegia hanno una potenza di 500 milioni di tonnellate. La produzione attuale è superiore a 100 000 tonnellate all'anno. La nuova metallurgia del forno elettrico porrà ben presto la Norvegia fra i principali paesi produttori di ferro.

Estrazione del Radium. — Il commercio del *radium* si va organizzando. A Vienna dove si è instituito un ufficio è stato posto in vendita un grammo al prezzo di 400 000 lire. A Joamchistal fu di recente acquistato per tale ragguardevole somma un altro grammo.

Navigazione

Il costo delle nostre nuove navi da guerra. — Ecco i dati ufficiali sul costo delle nostre nuove navi da guerra:

Grandi corazzate:

Dante Alighieri	L.	57 250 130
Conte di Cavour	»	61 900 000
Giulio Cesare	»	61 900 000
Leonardo da Vinci	»	61 900 000

Incrociatori vedetta:

Quarto	L.	10 079 698
Marsala	»	9 883 000
Nino Bixio	»	9 883 000
Bacino galleggiante per sottomarini	L.	1 800 000

Il nuovo Naviglio Postale dello Stato. — Come è noto allo scadere delle Convenzioni Marittime cioè al 30 giugno prossimo, il servizio postale delle isole viene assunto dallo Stato, che ha fatto appositamente costruire una flottiglia a tale scopo, e che si compone dei seguenti piroscafi:

	Data della messa in cantiere	tonn.	H.P.
Catania	14 aprile 1909	3350	12000
Messina	» » »	3350	12000
Siracusa	22 aprile 1909	3350	12000
Palermo	3 giugno 1909	3350	12000
Terranova	15 maggio 1909	2300	3800
Maddalena	15 aprile 1909	2145	3800
Caprera	21 agosto 1909	2000	3800

Di questi piroscafi il *Siracusa* ed il *Palermo* avranno motori a turbina, e saranno i primi della nostra bandiera muniti di tali apparati, però le turbine adottate sono ancora del sistema Parsons che come è noto esige un elemento per asse per la marcia indietro e un altro per quella economica, che però a bordo di questi piroscafi è trascurabile.

La velocità di questi vapori sarà di venti nodi all'ora per i quattro maggiori, e quindi riesciranno i più veloci della nostra marina mercantile, gli altri destinati a servizi meno importanti non avranno che tredici nodi circa di velocità.

Attorno a questi piroscafi, onde accelerarne il varo e la entrata in servizio a Genova si lavora anche di notte tempo.

I più grandi piroscafi dell' annata scorsa. — Già nel 1908 non si era segnalato nessun varo di piroscafi mostruosi, le massime dimensioni di quell'anno le aveva date il *George Washington*, superbo transatlantico tedesco di 25 000 tonnellate per la linea di New York.

Lo scorso anno non scese in mare nessun vapore di taglia eguale, perchè non si ebbero nuove costruzioni ultimate per il Nord America, le cui linee soltanto permettono l'impiego di veri giganti.

Il massimo vapore dell'anno fu il *Balmoral Castle* piroscafo di tonnellate 13 100 che entra in servizio per la famosa « Union and Castle Line » Compagnia che mantiene linee di gran lusso e alta velocità con altre intermedie, fra l'Inghilterra e le coste atlantiche dell'Africa meridionale, spingendosi anche ai porti oltre il Capo.

Il *Balmoral* fila 18 nodi all'ora ed è un vapore di gran lusso.

La Peninsular and Oriental Co., che ha venduto per ferro vecchio dei vapori come il *Britannia*, il *Victoria*, ecc., perchè ad un'elica sola, alcuni dei quali si stanno smantellando a Genova, ha messo in linea il *Mantua*, vapore di 10 883 tonnellate; dalle massime dimensioni che consente il passaggio frequente del Canale di Suez. Il *Mantua* fila esso pure 18 nodi ed è addetto alla linea celere di Marsiglia, l'India, la China e l'Australia, con coincidenza a Port Said coi vaporetti celerissimi della stessa Compagnia da Brindisi. Ogni nuovo vapore della P. e O., segna un progresso dell'architettura navale e nel conforto dei viaggiatori.

Per la Nuova Zelanda l'unica costruzione notevole fu il *Rahine* vapore frigorifero e da passeggeri a velocità intermedia di 10 758 tonnellate.

La marina francese si è arricchita del *Espagne* piroscafo di 12 000 tonnellate e di 16 nodi che la Transtlantica francese destina al suo servizio dell'America Centrale, su linee dove l'Italia paga una sovvenzione per mantenere vapori da quattromila tonnellate, 13 nodi, e ancora ad un'elica sola.

L'Orient Line ha completato la sua nuova flotta per l'Australia e la Nuova Zelanda, col *Orvieto*, *Otranto* e *Osterley* vapori di 12 130 tonnellate di 18 nodi alle prove e che dovranno mantenere sul lunghissimo percorso la media di circa 16 nodi. Questi vapori, oltre lo scalo di Napoli all'andata e ritorno, faranno un brevissimo scalo in andata ad Otranto, per ricevervi la posta e i viaggiatori frettolosi, che così evitano tutto il tratto di navigazione da Southampton al punto estremo d'Italia.

E' la prima volta che la piccola città di Otranto sale all'onore di scalo nelle grandi comunicazioni internazionali. Non è impossibile che per legge di concorrenza anche la P. e O., abbia di mandare ad Otranto i suoi grandi vapori della linea che tocca Marsiglia.

Se il 1909 non vide varare costruzioni navali gigantesche, ne ha vedute però impostare in cantiere alcune di mole non mai raggiunta. Fra queste sono i piroscafi della White Star Line *Olympic* e *Titanic* che avranno oltre quaranta mila tonnellate se misurati come mercantili e più di settantamila se considerati secondo il loro dislocamento, come usasi per le navi da guerra.

Entrambi saranno varati nell'anno corrente, e le autorità portuali di Southampton hanno chiesto alla W. S. Line, cento mila sterline di compenso per dragare alcuni punti del porto onde i due nuovi colossi vi trovino sempre 35 piedi d'acqua (metri 10,6668) anche alla più bassa marea, *onde i nuovi giganti non siano mai esposti al rischio di dover attendere circa* un'ora *ad avvicinare la banchina all'arrivo, o lasciare il dock alla partenza, a bassa marea.*

Così si apprezza il valore del tempo in Inghilterra!

— Il recente naufragio del *General Chanzy*, nelle Isole Balneari, rende interessante, pur nella sua tragicità, una statistica di sinistri marittimi che colpirono le diverse marine del mondo. Negli anni 1907-1908 l'Inghilterra ha perduto 393 navigli; gli Stati Uniti 189; la Francia 78; la Germania 60; la Danimarca, l'Italia, la Spagna, la Russia, la Norvegia, l'Olanda, il Giappone, l'America del Sud, hanno visto sparire complessivamente 640 navi nel 1907 e 724 nel 1908.

La grande via fluviale tra la Siberia e l' Europa. — Al Ministero delle Comunicazioni, in Russia, è allo studio il grandioso progetto di unire la Siberia orientale con l'Europa, mediante un sistema di canali navigabili. Si tratta di mettere tra loro in comunicazione l'Amur col lago Baical, il Jenissei, l'Obi, la Sosva, la Peciora, la Vicegda la Suchona, il lago Cubenskoe e la Sceksna con la rete di canali già esistenti, nota sotto il nome di Marienskaia, che mette in comunicazione il Baltico col Mar Nero. L'importanza del canale sarà ad un tempo economica e strategica. Il grano siberiano oggi costa poco perchè non ha sbocco; d'altra parte non conviene riversarlo nella Russia centrale, già granifica: ciò deprezzerebbe la produzione russa e la stessa terra. Conviene invece avviarlo verso il Mar Bianco (Aschano Alsk o foce della Peciora), donde, a stagione conveniente può prendere la via di Londra. Verso il sud potrà essere avviato quando sia necessario per sopperire ai bisogni nei tempi di carestia nelle regioni del Volga, ecc.

Il tratto più difficile sarà al valico degli Urali (450 metri) che si dovrà superare con chiuse, elevatori e gallerie.

Un Canale navigabile nel Canadà. — E' in progetto la costruzione di un gran canale da Georgiau Bay (lago Huron) a Montreal, capace di dar passo ai grandi vapori della navigazione interna, così da fare di Montreal un emporio del genere di Amburgo, marittimo fluviale. Dovrà avere la lunghezza di 440 miglia delle quali solo da 20 a 30 in corso artificiale, mentre per tutto il resto saranno utilizzati fiumi e laghi (F. Ottawa, L. Nipissing), adattandone alcuni tratti. Per valicare lo spartiacque fra il bacino dei grandi laghi e quello del F. Ottawa occorreranno oltre 25 chiuse, con dislivelli variabili da m. 1,50 a m. 15. La larghezza media sarà di 150 metri con profondità di m. 9. Il costo è previsto in un massimo di 100 000 000 di dollari. L'importanza del canale deriverà dal fatto di mettere in diretta comunicazione col mare per via d'acqua una grande estensione di territorio del bacino interno dei grandi laghi, ed anche dal fornire una enorme forza idraulica per uso industriale. La costruzione del canale richiederà 10 anni.

Utili innovazioni nelle imbarcazioni a vapore per diporto sono state testè messe in pratica.

Uno degli inconvenienti che alle volte rende meno gradito l'uso di imbarcazioni a vapore da diporto, di una certa potenza di macchina alla quale non è ancora conveniente il motore ad esplosione interna, deriva dalla necessità di avere una apposita persona incaricata della condotta della macchina e della caldaja, e un'altra addetta al governo del timone. Spesso, se le dimensioni della imbarcazione sono un poco importanti, due persone non sono sufficienti, ne occorrono tre.

A Dartmouth venne costruita una lancia a vapore che con 140 HP di forza, può esser guidata da una sola persona e senza disagio alcuno, offrendo la massima comodità a dieci passeggeri.

L'imbarcazione in discorso è lunga m. 11,60, larga m. 1,83 e non pesca che 99 centimetri. Completa pesa tonnellate 4,02, e a tutta forza fila 37 chilometri all'ora, notevole velocità per uno scafo così minuto.

Lo scafo è di acciaio galvanizzato, con una tuga a prora che ripara il deposito del petrolio per la combustione, al centro è il compartimento della macchina e a poppa il quadrato dei passeggeri.

Mediante la combustione liquida, che è regolata automaticamente — e non produce fumo — l'impiego del fuochista viene eliminato; basta aprire più o meno un giuoco di robinetti per regolare a piacimento il fuoco. Gli apparecchi di direzione del motore e della alimentazione sono tutti portati a fianco della ruota del timone, per tal modo ogni

La presente Rivista è stampata con carta patinata della Ditta A. Binda e C. - Milano.

funzione che riguardi la caldaia e la macchina, ogni manovra della piccola nave può venir eseguita da un'unica persona e con tutta comodità. Anche la lubrificazione è automatica, e controllabile con un sol robinetto.

Questa lancia fa già ottima prova sul lago Windermere, nel Westmoreland.

Con un poco di studio e di buon volere qualunque costruttore è in grado di ottenere i medesimi risultati. La combustione a petrolio poi è assai economica per l'alto rendimento in calorie usandosi più propriamente la nafta o petrolio greggio di basso prezzo commerciale.

Questo sistema appare meno costoso come impianto od esercizio dei motori di eguale forza ad esplosione interna; inoltre il vapore ha maggiore elasticità a ogni andatura dal massimo al minimo. La combustione a petrolio può permettere di arrestare il consumo del combustibile, appena cessata la marcia e di attivare i fuochi in pochi minuti.

Questa semplice innovazione meriterebbe considerazione anche fra di noi per la navigazione fluviale e lacuale non di solo diporto, ma anche per il trasporto dei passeggeri dove questi non sono molto numerosi e regolari. Naturalmente accontentandosi di velocità minori, la forza di macchina diminuisce grandemente, e quindi il relativo consumo.

Tramvie

Le Tramvie in Italia. — Dalla relazione sull'esercizio delle tramvie italiane per l'anno 1907 risulta che alla fine di quell'anno le linee tramviarie erano 344 raggiungenti insieme la lunghezza di chilometri 4215, superiore di 108 chilometri a quella del 1907. Queste linee impiegano un complesso di 19624 agenti, di 595 locomotive a vapore, 10 locomotori elettrici, 2043 vetture elettriche automotrici, 1908 vetture di rimorchio per linee a vapore, 1116 per linee elettriche, nonchè 4029 carri pel trasporto delle merci. L'esercizio diede luogo ad una serie di incidenti pei quali si ebbero in un anno 140 morti e 2067 feriti; ma il numero delle vittime, a misura che il materiale si perfeziona, il personale diventa più esperto e il pubblico più guardingo, va, in proporzione al movimento accresciuto, di anno in anno diminuendo.

Le regioni d'Italia in cui maggiormente si diffondono le tramvie sono la Lombardia, il Piemonte, la Liguria, l'Emilia, il Veneto, la Toscana, la Campania e il Lazio.

Pagate entrando! — In alcune città americane è stato messo in servizio un nuovo tipo di vetture tramviarie, dette *Pay as you enter.* Pagate entrando.

Esse presentano la specialità che non vi si può entrare se non da una porta sola, praticata sulla piattaforma anteriore, mentre si può uscire da due porte, una per piattaforma, senza però che l'unica porta di entrata possa mai servir per l'uscita. Il conduttore o bigliettario non circola più nella vettura come attualmente ma rimane fermo presso la porta di entrata e riscuote il prezzo del biglietto a misura che i viaggiatori entrano. Inoltre egli dispone di un manubrio che gli permette di mantenere chiuse le porte di uscita, e impedir quindi che i viaggiatori discendano prima che la vettura sia completamente ferma.

Lo scopo che si vuol raggiungere con queste innovazioni è duplice: rendere più facile e sicura la percezione del prezzo dei biglietti e rendere meno frequenti gli accidenti dovuti allo scendere ed al salire mentre la vettura è in moto.

Attualmente in America si usano sulle tramvie vetture molto grandi che in alcune ore del giorno sono affollatissime: avveniva quindi che spesso il bigliettario si trovava nella impossibilità di riscuotere da tutti il prezzo della corsa e molti, anche involontariamente, finivano col non pagare. D'altra parte il bigliettario, intento a riscuotere il denaro dai viaggiatori che salivano e scendevano senza regola, non di rado sbagliava a dare il segnale di arresto o di partenza e vari accidenti si verificavano perchè le vetture ripartivano prima che il viaggiatore fosse regolarmente disceso o salito. Spesso infine il conduttore camminando in giù e in su disturbava i viaggiatori costretti durante le ore dell'affollamento a pigiarsi entro le vetture.

Si noti infine che il conduttore restando sempre sulla piattaforma anteriore, si trova in grado di prestar soccorso al manovratore o supplirlo del tutto, quando egli avesse a mancare; ciò che pure conferisce alla sicurezza.

Quando il nuovo tipo fu proposto non mancarono le obbiezioni. Si osservò specialmente che dovendo ciascun passeggiero fermarsi un istante di faccia al conduttore per pagare, si sarebbe verificata, nei punti in cui molti salgono contemporaneamente, una gran perdita di tempo. L'esistenza di grandi piattaforme, aventi sino a m. 2,20 di lunghezza, ha però impedito il temuto inconveniente. Si è notato anzi che si risparmia tempo.

Il successo è ormai assicurato: gl'incassi sono aumentati del 10 % e gli accidenti sono diminuiti.

Il curioso è il modo come questo successo è stato assicurato: le Società per premunirsi contro l'ostilità del pubblico hanno fatto una vera e propria campagna di pubblicità. Prima furono numerosi articoli pubblicati sui giornali e aventi lo scopo di spiegare ai cittadini come avrebbe funzionato il nuovo servizio, poi una larga distribuzione per le strade di foglietti volanti che riproducevano il disegno della vettura nel quale erano indicate a grandi lettere le porte di entrata e di uscita; infine furono mandate circolari a domicilio richiamanti l'attenzione sui vantaggi che il pubblico avrebbe ricavato dalla innovazione, cioè accelerazione del servizio, sicurezza per tutti di trovare il posto a sedere, ecc. In altre parole nulla fu omesso per agire sullo spirito della folla e ottenerne il concorso.

Oggi lo scopo è raggiunto e il nuovo sistema funziona largamente a New-York, a Chicago, a Buffalo e in altre città nord americane.

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. - MILANO
VOLETE LA SALUTE??...
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

CANDELA "GARANTIE"
Fabbricata da C. Schlumpf-Arbon - Patente 39775 D. R. G. M.
Mera figliosa per la semplicità.
Completamente smontabile.
Regolarità di funzionamento - Solidità e Resistenza.
L'unica premiata con classifica generale ed unanime al *Grande Concorso dei Veicoli Industriali*, organizzato dall'A. C. di Francia. — Per informazioni o richieste rivolgersi ai Rappresentanti Generali o Depositari:
F.lli COEN & C., Via S. Andrea, 5 - MILANO

COMUNICATI UFFICIALI

La Direzione e il Consiglio del Touring nelle loro sedute del 4 febbraio 1910 hanno preso, tra le altre, le seguenti deliberazioni:

ORGANIZZAZIONE DELLA CAROVANA NAZIONALE COMMEMORATIVA DEI MILLE. — Viste le trattative intercorse per un concorso della Federazione Nazionale fra le Associazioni Giornalistiche Italiane all'organizzazione di una carovana commemorativa dei Mille promossa dal Touring Club Italiano, si autorizza a predisporre delle basi di dettaglio per potere stabilire degli accordi ufficiali definitivi coll'on. Barzilai, presidente della Federazione.

COSTITUZIONE DELLA COMMISSIONE PER L'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DELLA STRADA. — *Bertarelli*, riferisce della seduta tenuta dalla Commissione costituita dal Comitato Esecutivo dell'Esposizione di Torino 1911 per l'organizzazione di una Mostra Internazionale della Strada promossa dal Touring Club Italiano. In detta seduta sono stati ribaditi i concetti informatori dell'iniziativa del Touring Club Italiano che sono stati consacrati nel memoriale presentato al senatore Tomaso Villa, presidente del Comitato esecutivo dell'Esposizione di Torino.

Tali concetti sono stati dalla Commissione ordinatrice confermati.

NOMINE DI CONSOLI. — Si approvano le nuove nomine in diverse località proposte dal Capo-console generale.

BENEMERENZE. — Si vota al cav. Pietro Vaccari di Milano un diploma di benemerenza per l'opera efficace di propaganda al sodalizio compiuta nel Sud America.

OSSERVAZIONI DELLA COMMISSIONE STRADE AL NUOVO REGOLAMENTO AUTOMOBILISTICO. — Presa comunicazione degli appunti e delle proposte della Commissione Strade a ciascuno degli articoli del nuovo regolamento sulla circolazione delle automobili, si delibera di mandarle per coordinamento al Capo Sezione Automobilistica, dott. cav. uff. Gildo Guastalla e al Capo Sezione Legale cav. avv. Bortolo Belotti.

PER CONVEGNO E RIUNIONI SPORTIVE NEL 1910. — Prendendo argomento da diverse domande di tenere nel 1910 Convegni e Adunate Ciclistiche sotto il patronato del Touring, si delibera di concedere, come per l'addietro, tale patronato a quelle riunioni ciclistiche ed automobilistiche che per l'ente e le persone che le promuovono e le organizzano danno affidamento di successo e di pieno accordo col programma e con le vedute della Direzione del Touring e con le rappresentanze consolari in luogo; di accordare, quando richiesti, degli appoggi materiali sotto forma di medaglie del Touring e considerato che per quest'anno non sono stati richiesti in tempo opportuno dei Convegni generali, si ritiene come Convegno generale del Touring pel 1910 la Carovana Nazionale Commemorativa dei Mille.

MODIFICAZIONI AL CONTRATTO DI ASSICURAZIONI CONTRO GLI INFORTUNI. — Con riserva che siano mantenute ai soci del Touring delle condizioni di vera facilitazione, si approvano le modificazioni al contratto di assicurazione contro gli infortuni, in corso con la Società Anonima di Assicurazione contro gli infortuni e a favore dei soci.

CONDOGLIANZE AL TOURING CLUB DI FRANCIA. — Si delibera di inviare un telegramma di condoglianze al Touring Club Francese per le inondazioni che hanno colpito in questi ultimi tempi tanta parte della Francia.

PROPOSTE DI ONORANZE ALL'ING. FORLANINI. — Si delibera che il Consiglio del Touring offra una medaglia d'oro all'ing. Forlanini in segno di omaggio del T. C. I. al suo genio e all'opera svolta per il progresso in Italia della navigazione aerea; medaglie d'argento saranno assegnate ai suoi collaboratori, medaglie di bronzo al personale, oltre alla targa in argento di turismo aereo per la navicella del dirigibile, e una targa in bronzo da appendere nell'hangar.

PER LA PARTECIPAZIONE DEL TOURING ALL'ESPOSIZIONE DI BUENOS AYRES. — Si approvano gli accordi intervenuti col Comitato delle Esposizioni Italiane all'Estero e coll'ing. Antonio Ragnoli per la partecipazione del Touring all'Esposizione Internazionale di Trasporti indetta in Buenos Ayres pel 1910 e per la rappresentanza del Touring durante il periodo della Esposizione nonchè per l'organizzazione speciale della Mostra del Touring, sotto il patronato di un Comitato appositamente costituito in Buenos Ayres appoggiato alla rappresentanza nostra consolare, alla Camera di Commercio Italiana e al Circolo Italiano.

PUBBLICAZIONE DI UN ANNUARIO AERONAUTICO. — Si autorizza la Commissione Nazionale di Turismo Aereo a pubblicare nel 1910 il primo *Annuario Aeronautico* del Touring Club Italiano a simiglianza dell'*Annuario dell'Automobilismo* che dall'avvento dell'automobilismo il Touring pubblica con tanto favore.

PRESENTAZIONE DEL CONSIGLIERE CONTE GIAN GIACOMO MORANDO DEGLI ATTENDOLO. — Il Direttore generale è lieto di presentare al Consiglio riunito, l'egregio collega on. Gian Giacomo Morando conte Bolognini degli Attendolo, deputato da 4 legislature, già segretario della Camera, automobilista e turista fervente, che degli interessi del Touring è già stato altre volte valido sostenitore nel Parlamento e presso il Governo, specialmente nella campagna per la riduzione della tassa sulle biciclette. L'onorevole Morando è nominato consigliere in forza della deliberazione dell'Assemblea ordinaria 1909, che ha modificato lo Statuto, ha creato la Delega-

"TAURUS-TYPE,, = Macchina da scrivere

tascabile a carta continua, formato orologio.

Si spedisce franca di porto nel Regno contro vaglia del valore di **Lire 20**

La "TAURUS-TYPE,, è usata da tutti gli sportmans, i professionisti, gli uomini di commercio, i collezionisti.

Chiedere con cartolina doppia la splendida pubblicazione illustrata a colori alla Ditta fabbricante

TORRANI & C. - Via Cappellini, 10 - MILANO

zione in Roma, la quale si è costituita, come è noto al Consiglio, con una presidenza composta da S. E. don Prospero Colonna principe di Sonnino, presidente, e dall'on. conte Gian Giacomo Morando degli Attendolo, vice-presidente.

Per l'art. 46 dello Statuto presidente e vice-presidente sono di diritto membri del Consiglio finchè durano in tale carica. L'on. Morando troverà qui un ambiente di lavoro e di opera. Se coll'intervento continuo alle sedute di Consiglio, egli potrà affiatarsi in modo di conoscere intimamente e il nostro Sodalizio e il modo col quale esso è condotto moralmente e amministrato finanziariamente, noi avremo certamente in lui un sempre più valido difensore dei nostri interessi presso quelle autorità centrali, i contatti colle quali si fanno sempre più frequenti per il Touring date le iniziative che esso assume di interesse generale e a beneficio del paese.

Morando. E' dopo le vive insistenze della Direzione che ha aderito ad assumere una parte così importante nella formazione della Delegazione Romana; ma se ciò gli è costato per un momento un po' di sacrificio, egli è ben oggi contento della sua accettazione, in quanto l'ha messo in condizioni di poter più intimamente e più validamente collaborare col Consiglio, già maestro, alle migliori sorti del Touring: Sodalizio questo di una grande e benefica importanza pel paese; e prende impegno con tutti i nuovi colleghi dei quali accetta il cordiale benvenuto di sempre più adoperarsi acchè i desiderata del Touring per lo sviluppo delle sue iniziative abbiano accoglimento presso le autorità centrali nel modo più sollecito e più completo possibile (applausi).

SEDE. — *Bertarelli,* informa che al momento in cui la Direzione stava per addivenire ad un compromesso per l'acquisto di uno stabile, avveniva un fatto nuovo e cioè la profferta dell'amministrazione, proprietaria della casa in via Monte Napoleone, 14, sede attuale, per la quale restava possibile al Touring di rinnovare l'affittanza ancora per un periodo di sei anni a condizioni che hanno persuaso la Commissione della casa, della loro convenienza.

Nell'occasione si ringraziano i membri della Commissione stessa per il lavoro esplicato durante lungo tempo, e specialmente il consigliere ingegnere Achille Binda che ha fatto opera personale cospicua.

La continuazione dell'affitto nella sede attuale dovrà portare certamente a dei provvedimenti di sistemazioni interne e di discentramento di alcuni servizi come quelli di magazzeno e di spedizione.

La continuazione dell'affitto è tuttavia conveniente anche perchè nei due anni 1910-1911 il Touring si prepara allo svolgimento di un programma eccezionalmente oneroso per la sua organizzazione e sarebbe stato motivo di grave dimostrazione e di sperdimento di energie e di forze l'avere precisamente in questo tempo la sede da costruire e da ordinare.

Perciò senza abbandonare le ricerche della sede, la continuazione dell'affitto dando la possibilità di attendere una vera occasione sotto tutti i rapporti è approvata all'unanimità la proposta della Direzione e della Commissione di continuare l'affittanza della sede in casa Taverna alle condizioni dichiarate.

Il Consiglio approva.

BILANCIO. — *Johnson,* a nome della Direzione e di tutti i colleghi, addita alla riconoscenza del Consiglio le benemerenze del consigliere delegato alla contabilità, rag. Piero Moro, del tesoriere generale, col. Alessandro Barutta, del Collegio dei sindaci, del segretario generale e del corpo degli impiegati che nelle rispettive funzioni, hanno concorso all'ottimo risultato sintetizzato nelle cifre del consuntivo.

Magnocavallo, a nome del Collegio dei Sindaci mentre ringrazia per le parole del Direttore generale, esprime il sentimento di compiacimento del Collegio dei Sindaci per l'opera del Consiglio e della Direzione e in ispecie del consigliere delegato alla contabilità, del tesoriere, del segretario generale e del personale.

Moro, dà lettura del Bilancio consuntivo 1909 e del rendiconto economico (vedi allegato).

Bertarelli, richiama l'attenzione dei consiglieri sulla fisionomia di questo bilancio che rappresenta un *record* di buona amministrazione e di successo finanziario, dato che il bilancio è compilato con sani criterî prudenziali, di energiche svalutazioni.

Le principali cause di questo successo sono:

l'ascensione sempre maggiore del Touring nella considerazione generale, ascensione [che noi abbiamo piena fiducia non verrà a mancare anche nell'avvenire, e in ogni modo prendiamo impegno che l'opera nostra sia sempre rivolta a mantenerla e ad accrescerla:

la collaborazione veramente preziosa del personale.

Il nostro bilancio che è fatto di dettagli, poichè di assai piccole aliquote è formato il complesso delle nostre rendite, esige un'amministrazione vigile ed attenta per tutta l'annata anche nelle piccole cose, un'amministrazione rigorosa di onestà, di capacità e di tecnica. E' giusto quindi che il Direttore generale a nome della Direzione e del Consiglio abbia associato il rappresentante del personale nel plauso cogli altri consiglieri che hanno ciascuno, nelle loro funzioni, collaborato a questo successo.

Un'altra delle cause è da ricercarsi nella politica finanziaria che la Direzione e il Consiglio seguono da qualche tempo a questa parte. Nel bilancio di quest'anno, come in quello dell'anno venturo, come in quello dell'anno scorso, sono venuti a maturazione dei coefficienti preparati da tempo. Tra questi coefficienti è notevole quello della vendita della Carta d'Italia, che funziona da tre anni in proporzioni sempre maggiori, ma sull'aumento del quale non possiamo contare per l'avvenire a lungo. Un'altro coefficiente di successo finanziario è la deliberazione presa or sono due anni di rendere biennale l'*Annuario,* il che ci ha fatto risparmiare la somma di 24 mila lire, nè sembra che i soci abbiano trovato inopportuna la modificazione.

Infine si sono realizzati anche dei risparmi nei contratti più importanti, specialmente nei rispetti

IMPIANTI D'OROLOGI ELETTRICI

per Alberghi moderni, Palazzi, Ville, per Ministeri, Banche, Società, Uffici, Officine, per Strade, Mercati, per Stabilimenti, Opifici, Officine, per Stazioni Ferroviarie, per Scuole, Caserme, Ospedali, Cantieri, ecc.

Precisione, utilità, eleganza

L'ora cronometrica viene indicata uniformemente in tutti i principali locali

Ing. S. BELOTTI & C. - Corso Porta Romana, 78 - MILANO

Concessionari per l'Italia della Soc. Anon. "Magneta,, Fabbrica d'Orologi Elettrici, Zurigo

Filiali: Londra, Parigi, Colonia, Vienna, Nuova York

CHIEDERE CATALOGO DEGLI IMPIANTI ESEGUITI

della *Rivista* e di ciò va data lode, oltre che agli uffici, ai consiglieri Vigliardi e Zaffaroni.

Alcuni cespiti invece dubitiamo potranno diminuire in avvenire.

Giova anche che il Consiglio nell'apprezzare la fisionomia generale di questo bilancio, ricordi che l'amministrazione stessa si è svolta nella considerazione generale senza grettezza, con concorsi veramente importanti del Touring, sempre maggiori, a iniziative varie di interesse generale, mentre il Touring ha mantenuto la sua politica finanziaria del non intervento economico in quelle altre iniziative, che da altri assunte, tornano solo ad esclusivo vantaggio degli assuntori.

Dopo breve discussione il bilancio è approvato all'unanimità.

PROPAGANDA 1910-1911. — Si approva in sostituzione dei premi consueti per la propaganda della Carta d'Italia, un progetto della Direzione di istituire dei biglietti di viaggi gratuiti circolari Roma-Torino per il 1911 con programma e norme che sono pubblicate nella *Rivista* di febbraio del Touring.

RICONFERMA COMMISSIONI. — Il Consiglio riconferma le Commissioni seguenti: Commissione Esecutiva per la Carta d'Italia — Commissione Miglioramento Strade — Commissione di Turismo Nautico.

TARIFFE POSTALI. — Il Consiglio approva, a larga interpretazione dell'art. 9 dello Statuto, di considerare, agli effetti del concorso annuo da parte di ciascun socio annuale per l'invio delle pubblicazioni, tessere, ecc. Soci residenti nel Regno, quelli residenti nel Benadir ed in quelle altre località provviste di uffici postali italiani ove vigono le tariffe interne del Regno.

Pubblicazioni in distribuzione ai Soci.

ANNUARIO GENERALE - Ediz. 1910. - completamente riveduta, corretta e migliorata. — Uscirà nel corrente mese.

RIVISTA — un fascicolo ogni mese — al socio nuovo spetta dal mese d'iscrizione in avanti.

CARTA D'ITALIA — Saranno distribuiti secondo ogni probabilità e in gruppi di due o quattro fogli, alla distanza di breve tempo l'uno dall'altro, i seguenti 8 fogli: *Ancona — Quadro d'unione — Bergamo — S. Severo — Susa — Gargano — Domodossola — Orbetello.*

I Fogli: 25 Ancona e 53 Quadro d'unione sono in distribuzione nel mese di marzo.

I seguenti 28 fogli usciti a tutto il 1909 sono in vendita in blocco a L. 14 (L. 28 pei non soci).

4 Fogli nel 1906: Torino, Milano, Venezia, Genova ..... L. 2
Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna, Firenze ..... » 4

8 1908: Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania ..... » 4

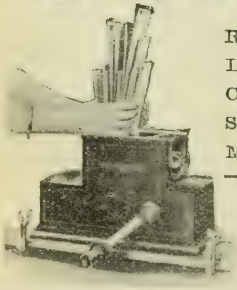
8 Fogli nel 1909: Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta, Cuneo-Porto Maurizio, Macerata, Chieti, Palermo ..... L. 4

GUIDE REGIONALI ILLUSTRATE. — Sarà pubblicata la *Sicilia* che uscirà in due volumi. Le Guide pubblicate: *Umbria, Puglie, Abruzzo*, sono in vendita a L. 1 — ognuna esclusivamente pei soci.

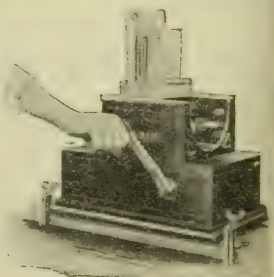
Consoli.

Acqui	Rag. Sandro Remotti.
Alessandria	Avv. Vittorio Isaja.
Altopascio	Cornelio Stefanini.
Anguillara Veneta	Rag. Urio Giuseppe.
Asigliano	Annibale Pozzi.
Assisi	Dott. Italo Francalancia.
Barbasso di Roncoferraro	Dott. Antonio Cavalieri.
Bariano	Dott. Leone Grumelli.
Basilicanova	Ivanhoe Corradi.
Bisenti	Ferri Francesco.
Bogliasco	Sac. Elia Razeto.
Borgomanero	Avv. Edoardo Del Bono.
Cameri	Boggio dott. Camillo.
Camerino	Damiano Berti.
Camerino	Ing. Manfredo Mariani.
Canicatti	Marchese dott. cav. uff. Luigi.
Capua	Gandolfo ing. Rodolfo.
Carpi	Avv. Tomaso Benassi.
Cartoceto di Fano	Bezziccheri Aldo.
Casalecchio di Reno	Amadori Ugo.
Casale Monferrato	Cap. Aldo Finzi.
Casarano	Capozza Luigi.
Casilda	Gagliardi Umberto.
Castellamonte	Dott. Rivarono Domenico.
Castellengo	Mario Borello.
Castenaso	Alberto Possati.
Cavallermaggiore	Prof. Gamna Giovenale.
Cembra	Cetto dott. Germano.
Colombaro	Nob. dott. Nicola Barboglio.
Colonnella	Primo B. Volpi.
Corvol l'Orgueilleux	Freydier ing. Henry.
Cursi	Pio di Pietro.
Desio	Dott. Gaetano Citterio.
Ferrandina	Dott. Nicola Gioscia.
Fontanellato	Roscali Evaristo.
Forenza	Pavonelli Giuseppe.
Fusignano	Montini Luigi.
Gagliano del Capo	Cacciottoli Guido.
Giulianova	Cavalli rag. Giacinto.
Gorla Minore	Giuseppe Giorgetti.
Guidizzolo	Mutti Francesco.
Lanzara	Antonio Lanzara.
Loro Ciuffena	Conte Magherini Nicolò Graziani.

L'ORIGINAL Macchina perfezionata per aprire rapidamente le lettere



RAPIDITÀ — SEMPLICITÀ — SICUREZZA ASSOLUTA DI NON ROVINARE IL CONTENUTO — CONSERVAZIONE PERFETTA DELLE BUSTE. — SI POSSONO APRIRE MILLE LETTERE RISPARMIANDO CINQUANTASEI MINUTI ALL'ORA.



Agenzia Italiana "SUCCESS,, Macchine per indirizzi
MILANO — Via Spartaco, 8

Manduria	Schiavoni avv. Giovanni.
Medesano	Cenci Ulisse.
Melfi	Avv. Lancieri cav. Antonino.
Modena	Di Heinzelmann ten. Enrico.
Modica	Marchese Corrado Tedeschi.
MonsampietroMorico	Dott. Giuseppe Di Renzi.
Montemurro	Prof. Paolo Lauria.
Monterosi	Dott. Manlio Galdieri.
Montese	Cav. Vincenzo Piccinelli.
Musocco	Bernardo Pisoni.
Napoli	Piscicelli Taeggi conte Giacomo.
Nova Milanese	Mario Fasola.
Palaia	Cav. Marcello Oneto.
Palazzo S. Gervasio	D'Errico Giuseppe.
Papozze	Tommaso cav. Pietropoli.
Parabita	Ravenna cav. Tommaso.
Parma	Cav. ing. Edoardo Gasparotti.
Pellegrino Parmense	Tarchioni Paolo.
Pescina	Barone Anselmo D'Amore.
Pianoro	Cuccoli Primo.
Pianoro	Veggetti Gualtiero.
Piasco	Carlo Alberto Berti.
Pinerolo	Avv. Amedeo Brignone.
Pinerolo	Ajroldi Eligio.
Poggio Imperiale	Illuzzi Diomede.
Ponte della Selva	Noble ing. Luigi.
Ponticelli	Rag. Angelo Fossati.
Porto Empedocle	Michelangelo Carmina.
Potenza	Bolognini ing. Alfonso.
Pralboino	Luigi Micheletti.
Pusiano	Chiari Guglielmo.
Quinto Valpentena	Pier Andrea Cottini.
Radicondoli	Vanni dott. Agostino.
Rapolla	D'Auria Vincenzo.
Reggio Emilia	Conti Igino.
Rionero in Vulture	Rag. Farina Filippo.
Riva Ligure	Giulio Villa.
Roccabianca	Provinciali ing. Zeffirino.
Roccadaspide	Cap. Ambrogio Burro.
Rocca Priora	Dott. Salvatore M. Terranova
Roccastrada	Bacci Giulio.
Roma	Cap. Umberto Pugliese.
Roma	Cap. Amedeo Bianchi.
Salsomaggiore	Giacosa dott. Pier Giuseppe.
S. Benedetto del Tr.	Cameranesi cav. Casimiro.
S. Casciano dei Bagni	Bologna Vincenzo.
S. Germano Vercellese	Dott. Luigi Garzone.
S. Giorgio delle Pert.	Penada dott. Ginolfo.
S. Giovanni Ilarione.	Raffaele Soprana.
S. Giovanni in Galdo	Carlo Fruscella.
San Godenzo	Dott. Bruno Puccini.
S. Lazzaro Parmense.	Furlotti Francesco.
S. Lazzaro di Savena	Natale Grandi.
S. Marco Argentaro	Barone Carlo Campagna.
S. Marco La Catola.	Fascia Ernesto.
S. Sebastiano Curone	Avv. G. B. Pollini.
Santa Croce di Magl.	Cav. uff. avv. Pasquale Mascia.
S. Angelo dei Lomb.	Raffaele Scognamiglio.
S. Angelo dei Lomb.	Cav. avv. Francesco Fischetti.
S. Angelo in Lizzola	Andreatini Giuseppe.
S. Arcangelo	D'Amore dott. Giovanni.
S. Ilario d'Enza	Diomede Castagnetti.
Sapri	Gallotti Giuseppe.
Sarno	Eduardo Fabrocatore.
Sarteano	Gaetano Marini.
Scansano	Vivarelli Avanti Giuseppe.
Schilpario	Avv. Mario Maj.
Seriate	Ambiveri Giovanni.
Serravezza	Ing. Paolo Beltramo.
Seveso	Dott. Cesare Ballabio.
Sissa	Gandini perito Alfredo.
Sommacampagna	Giovanni Cottini.
Stanghella	Cav.dott.Francesco Centanini.
Stenico	Dott. Alessandro Mondini.
Taormina	Tito Giovanni Ragusa.
Taranto	Dentice di Frasso conte Ernesto
Taurisano	Avvocato Alessandro Lopez-y-Royo di Taurisano.
Torriggia	Guido Antonio Cetti.
Tradate	Andrea Monti.
Trani	Avv. cav. Raffaele Pasculli.
Trapani	Marchese Giuseppe Platamone.
Treia	Osvaldo Prosperi.
Tremezzo	Boggioni Attilio.
Treviso	Conte Romolo cap. Macola.
Turro Milanese	Donegana dott. Ambrogio.
Urbania	Visani Domenico.
Urbino	Conte Ettore Gherardi.
Val della Torre	Papa avv. Giacinto.
Verona	Antonio Pavesi.
Verrès	Achille Calcagno.
Viano	Spadoni Ermello.
Villarosa	Tomaso Messineo Acton.
Villorba	Ernesto Lottici.
Zibello	Bocchi geom. Lino.

Soci benemeriti.

Bertini Calosso dott. Achille, Roma — Campagna bar. Carlo, S. Marco Argentano — Citterio Carlo, Milano — Citterio dott. Gaetano, Desio — D'Andrea rag. Giovanni, Conselve — Lehn Enrico, Palermo — Lepori ing. Giuseppe, Lecce — Olcese sac. Domenico, Campomorone — Ortuani dott. Arturo, Spino d'Adda — Papi Alberto, Roma — Pisoni Bernardo, Musocco — Salsi cap. Alfonso, Maranello — Savoré Angelo Andrea, Torino — Sissa Carlo, Poggio Rusco — Sponza Carlo, Pesaro — Tarchioni Paolo, Pellegrino Parmense — Zavattaro ten. Pietro, Lecce.

TOTALE N. 1637.

Soci quinquennali.

Acbli ing. Arturo, Perosa Argentina — Agazzi Antonio, Erba — Aimone Rondo Eugenio, Masserano — Aimone Rondo Giacinto, Masserano — Albarella Salvatore, Torino — Alineri Gotti Francesco, Capo d'Istria — Allemandi Orazio, Torino — Altieri dott. Everardo, Bonaro — ANAU LINA, Firenze — Andreotti Rodolfo, Firenze — Andreani Angioletto, Bergamo — Angeli Luigi, Bardi — Annoni rag. Luigi, Saronno — Artom ten. Arturo, Torino — Baggio Giovanni, Bassano — Barbaroux avv. Giacomo, Torino — Barberis Giuseppe, Busca — Barbier Eugenio, Parigi — Barbieri ing. Andrea, Padova — Battaglia Enrico, Torino — Beltrami Amedeo, Roma — Bergamaschi Remo, Cremona — Bernardi Bruno, Montebelluno — Bernardi ing. Massimo, Bologna — Bernardini Luigi,

Le LASTRE, CARTE, CARTOLINE FOTOGRAFICHE marca "AS DE TREFLE,, della Soc. GRIESHABER Frères & C. di Parigi
sono incontestabilmente superiori a quelle finora preparate
GRAND PRIX Milano 1906 | GRAND PRIX Londra 1908 | GRAND PRIX Saragozza 1908
Deposito Generale: MILANO - Via Ausonio, 8

Più di 2 milioni di CANDELE
OLEO
in uso in tutto il mondo.
IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES.
MARQUE DÉPOSÉE

Pneu Automatique DUCASBLE
per CICLI, AUTOMOBILI, OMNIBUS, ecc.
si gonfia automaticamente e non può mai scoppiare.
adottato da Servizi pubblici, Pompieri, Guardie, ecc.
Agenzia Gen. per l'Italia: 2, Corso Torino - GENOVA

PLAQUES JOUGLA PAPIERS

Napoli — Bertero Francesco, Carcare — Bertolini Roberto, Gargnano — Besso Roberto, Roma — Bianconcini Strigelli Lodovico, Firenze — Biblioteca R. Marina, Taranto — Biffi Angelo, Monza — Bignami Carlo, Biella — Bonaccorsi avv. Luigi Silvio, Brescia — Bonanini ing. Arturo, Locate Triulzi — Bonasi conte Riccardo, Carpi — Bonavita Giovanni, Forlì — Bonazzi rag. Ottavio, Milano — Bonorandi ing. Luigi, Albino — Bosio cap. Victor, Torino — Botto dott. Tancredi, Buenos Ayres — Brambati Attilio, Milano — Brazzoduro Emilio, Oriago di Mira — Bruno comm. Luigi, Napoli — Buffa avv. Alessandro, Torino — Burri Giuseppe, Grosseto — Cabibi Guglielmo, Torino — Cadeo dott. Arturo, Travagliato — Calamai Camillo, Cartagena — Cambiaghi rag. Mario, Milano — Camera di Commercio di Varese — Camera Italiana di Lavoro e Commercio, Messico — Campana Dario, Livorno — Campione Michele, Aquila — Campora Giovanni, Genova — Canali Edoardo, Milano — Canevini Angelo, Milano — Capello Giuseppe, Torino — Capra Lei Destri Salvatore, Leonforte — Carmagnani Vittorio, Genova — Carminati Pier Giovanni, Venezia — Casanova avv. Antonio, Milano — Casati march. cav. Carlo, Verona — Castaman Luigi, Valdagno, — Castelbarco Albani ing. Alberto, Milano — Castelli ing. Benedetto, Menaggio — Castoldi ing. Giuseppe, Abbiategrasso — Cattadori Calisto, Monticelli d'Ongina — Cattaneo Franco, Como — Catto Rinaldo, Torino — Cavalchini Garofoli Alessandro, Torino — Ciceri Edoardo, Milano — Cimini Massimo, Opi — Circolo Continentale, Palermo — Circolo Rosa di Bazzano — Circolo Ufficiali 15° Artiglieria, Reggio Emilia — Cocini Dante, Casirate d'Adda — Cogolli Pietro, Budrio — Colicchi Leopoldo Virgilio, Venafro — Coliva Dante, Milano — Colussi Andrea, Trieste — Conti Pietro, Abbiategrasso — Contratti Carlo, Napoli — Corsini march. Pier Francesco, Firenze — Corvi Mario, Sulmona — Cova Carlo, Milano — Crespi comm. Agostino, Roma — Crugnola Emilio, Romagnano Sesia — Dall'Oglio Camillo, Suzzara — D'Aloia ten. col. cav. Alessandro, Spezia — Darioli avv. Giuseppe, Crodo — Da Sacco conte Alberto, Venezia — Datta dott. Pietro Cesare, Parma — De Andrea Francesco, Milano — De Ferri Francesco, Moscufo — Delille ing. Felix, Milano — Della Mura sottoten. Vincenzo, Parma — Della Vedova Riccardo, Modena — Dell'Orto Maurizio, Seregno — Delmastro Candido, Torino — Delogu avv. Gian Pietro, Cagliari — De Riso Antonio, Catanzaro — De Rocco nob. Agostino, Padova — De Rosa Carlo, Gorizia — De Ruggiero Alberto, Napoli — Di Cesare Ferdinando, Roma — Diatto Alessandro, Padova — Fanottoli Piero, Soncino — Ferrera avv. Amedeo, Tunisi — Fogolari dott. Gaspare, Rovereto — Fontana Egidio, Monza — Fossati rag. Enea, Milano — Freguglia sottoten. Luigi, Torino — Fross A., Wien — Fruscella Carlo, S. Giovanni in Galdo — Fumagalli Icillo, Spezia — Furlanetto Erminio, Montebelluno — Gabialli Placido, Frascati — Gaggia Giovanni, Feltre — Galli Giuseppe Udine — Garelli Sebastiano, Mondovì — Gasparini dott. Amedeo, Dosson di Cassier — Gatti Filiberto, Torino — Gattoni Enrico, Bergamo — Gerosa Augusto, Milano — Giacosa dott. Pier Giuseppe, Salsomaggiore — Giampaoli Remo, Pistoia — Girelli Francesco, Torino — Giussani Carlo, Milano — Gnocchi Oliviero, Arezzo — Gonella geom. Amilcare, Pontestura — Goss Giulio, Torino — Graffino Francesco, Busca — Grassi Vittorio, Bassano Veneto — Grosso Cesare, Torino — Guarda Luigi Stefano, Santiago — Guidi ing. Josè, Buenos Ayres — Guino Luigi, Torino — Hayman A., New York — Henn Guido, Rivoli — Illica Luigi, Castellarquato — Issel dott. Raffaele, Genova — Keller Alberto, Torino — Kürlimann Giovanni, Corteolona — Lampugnani nob. Giuseppe, Milano — Lanfrancone Antonio, Lenno — Lasta Carlo, Villa d'Ogna — Li Destri avv. Mauro, Leonforte — Li Destri Zuccaro cav. Antonio, Leonforte — Livini Licinio, Ardenno — Lombardi Venanzo, Biella — Lubatti ing. Emilio, Siena — Maccechini Guglielmo, Vienna — Mestri Emilio, Trino Vercellese — Maganza Luigi, Torino — Maioli avv. Mario, Lecco — Malinverni Battista, Crema — Mameli avv. cav. Luigi, Lanusei — Marcenaro Giuseppe, Sestri Ponente — Marchesi geom. Antonio, S. Zenone Po — Marchetti Luigi, Bergamo — Marini cap. Alfredo, Biella — Marini Raffaele, Verona — Martini Luigi, Torino — Masinari prof. Ernesto, Cremona — Masino avv. Giuseppe, Scarnafigi — Massone Tomaso, Genova — Medolago Martinengo Villagana Angelo, Milano — Meneghini Giovanni, Schio — Messaggi Giuseppe, Treviglio — Messea V. G., Torino — Montemartini Giuseppe, Pavia — Monterumici Giuseppe, Savona — Moreschi Glauco, Sustinente — Moretti cav. uff. dott. Militone, Roma — Motta di Lavriano Enrico, Torino — Municipio di Rimini — Murari Della Corte Bra conte Tito, Verona — Negrotto Vittorio, Buenos Ayres — Nicosia barone Nunzio, Catania — Nobile Battista, Bovisio Mombello — Norsa dott. Aldo, Verona — Oblach Erminio, Padova — Olivo Enrico, Portogruaro — Omarini Giuseppe Antonio, Stresa — Orlandi cav. ing. Giuseppe, Milano — Orsato Valentino, Vicenza — Osnengo J Bozzola avv. Paolo, Alessandria — Ottima Domenico, Post Drowianoi — Paderni Giuseppe, Reggio Emilia — Panigati Pietro, Trecate — Pannocchieschi d'Elci conte Nello, Siena — Parisi ing. Salvatore, Roma — Paschetta Giuseppe, Saluzzo — Pastore dott. Alfredo, Torino — Patti Basilio, Novara — Pavan Vittorio, Vicenza — Peccei Roberto, Torino — Pedroni Guido, Monza — Pelleri Italo, Parma — Peratoner Giuseppe, Milano — Perti Edoardo, Como — Piccinini Guglielmo, Reggio Emilia — PIGATTI ANTONIETTA, Vicenza — Piovene conte Andrea, Vicenza — Podestà Carlo Orazio, Sampierdarena — Ponchielli Emilio, Cignone — Ponno Giuseppe, Rosburgo — Pontiglione Efisio, Cheren — Posselt Joseph, Biella — Prada cav. Agostino, Genova — Prandoni Gabrio, Milano — Premoli Giulio, Ferney Voltaire — Pugliese avv. Giuseppe, Bagnara C. — Putin Giovanni, Vicenza — Quercioli Elvezio, Milano — Raffaelli Cesare, Montebelluno — Ravagnan Michele, Chioggia — Ravignani dott. Giuseppe, Verona — Re Costante, Legnano — Rebosio Luigi, Milano — Recatti Salustio, Siena — Reggiori avv. Giannino, Varese — Ricchetta Clemente,

—— TURISTI! ——

Nei vostri viaggi o escursioni un oggetto della massima utilità e igiene è il

PIC-NIC

POSATA COMPLETA NEL FORMATO DI UN SEMPLICE TEMPERINO DA TASCA

Ai soci del Touring, L. 2,70 in manico alpacca.
» 2,20 » » fibra.
(spedizione raccomandata contro cartolina-vaglia)

MAZZATENTA & C. - Via Spartaco, 8 - MILANO

TAKYR KRAUSS

Apparecchio a otturatore per lastre

GRANDE PRECISIONE

Obbiettivi Krauss - Zeiss

Ritenuti i migliori per dilettanti e per fotografi

CATALOGO GRATIS E FRANCO

E. KRAUSS Ottico e Meccanico di precisione 21 23 Rue Albouy - Paris XVe

Torino — Rinaldoni Ruggero, Chiaravalle — Rizzini Arturo, Cremona — Robutti Angelo, Casale Monferrato — Rossero Felice, Dronero — Sabini Aniceto, Napoli — Sala Marco, Milano — Salvi ing. G. Batt., Camerino — Salvi Guido, Volterra — Samassa Antonio, Venezia — Samburini C., Dongo — Sanchioli Emilio, Abbiategrasso — Salvi dott. Alfredo, Pisogne — Sapelli cap. Ettore, Genova — Sbardella Giulio, Giulianello — Scaciga Della Silva Alfredo, Crodo — Scaglia Pietro, Pistoia — Sclaverani Camillo, Torino — Senni Guidotti Paolo, Bologna — Silva Giuseppe, Milano — Sironi Giovanni, Milano — Sosso Enrico, Torino — Spinosa Mattia, Cheren — Stella Benedetto, Bisuschio — Strazzolini Feliciano, Cividale — Tambelli Ferruccio, Gazzada — Tesi Giovanni, Borgo S. Lorenzo — Testori cav. Alessandro, Crana — Tosana ing. Pietro, Milano — Travelli Amilcare, Milano — Tremolada Mauro, S. Pietro Seveso — Trevisani march. Gerolamo, Porto S. Giorgio — Turconi Enrico, Saronno — Turrinelli ing. Gino, Milano — Ubezio Mario, Lendinara — Ullio Demetrio, Vimercate — Vaccaro Giuseppe, Milano — Vaerini Giovanni, Venezia — Valtorta cav. Giuseppe, Milano — Venturelli geom. Angelo, Gussago — Vercelli dott. Vincenzo, Monza — Vigiola Carlo, Savona — Viglino ing. Silvio, Intra — Vignini avv. Rinaldo, Ancona — Vignola don Francesco, Agazzino — Vogel Augusto, Milano — Zacchi Giulio, Conegliano — Zambelli ing. Spirito, Corteolona — Zannoni Felice, Pecorile — Zoedda Manello avv. Antonio, Cagliari — Zini cav. avv. Lamberto, Torino — Zorzi Pietro, Baveno — Zuigaro rag. Antonio, Angera.

Elenco dei Candidati

a Soci del T.C.I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Gennaio 1910.

SOCI VITALIZI (*)

ACQUAPENDENTE, Piccioni Luigi — ALESSANDRIA, Mina prof. ing. Lorenzo — ALGHERO, Lupo Vittorio — ALSERIO, Consonni Ernesto — ALZANO MAGGIORE, Pesenti Antonio, Pesenti Daniele — ANCONA, Maggini Ugo — AOSTA, Bollino Arminio — AREZZO, Bassoni ing. Enrico — ARMA DI TAGGIA, Moraglia Vincenzo — ASCOLI PICENO, Merli cav. Francesco Luigi; Merli Giovanni; Merli Luigi — ASTI, Treves Umberto — BADIA POLESINE, Vagliani Attilio — BARDI, Sormani Francesco — BERENGANE DI THIENE, Clementi Giuseppe — BIELLA, Circolo Commerciale Biellese — BOCCHEGGIANO, Ridoni ing. Ercole — BOLOGNA, Berti dott. Guglielmo; Lombardo avv. Giuseppe; Zoli Giorgio — BORDIGHERA, Winter ing. arch. Rodolfo — BRESCIA, Monaco Alfredo — BUENOS AYRES, Aguirre ing. Pietro; Chiogna Giovanni, Del Bono cav. ing. Alfredo; Del Bono Angelo; Devoto cav. Giuseppe; Elizalde dott. Gilberto; Fontana cav. Lorenzo; Herlitzha rag. Mauro; Keller ing. Roberto; Negroni Giuseppe; Pellerano cav. Lorenzo; Pelleschi ing. cav. Giovanni; Piccaluga Enrico; Porinelli ing. Antonio; Riva Luigi; Schwæbacher dott. William Donald; Spada dott. Carlo — BUSSOLENO, Ferro Bartolomeo — CASSANO D'ADDA, Regazzoni dott. Enrico — CATANIA, Rossi ten. Andrea — CATANZARO, Ruggeri ing. Carlo — COGGIOLA, Ubertalli Attilio — COLFOSCO, Bernoni Cristoforo — COLOGNE, Gnecchi dott. Alessandro — COMO, Franchi rag. Carlo; Rosasco rag. Eugenio; Rossetti ing. Enrico; Stucchi Arturo; Stucchi Enrico; Taroni rag. Ettore — CONEGLIANO, Signorelli Enrico — CORDOBA, Aldao Josè Maria — CREMONA, Anselmi Angelo; Pezzini ing. Amilcare — CUGGIONO, Mussi Battista — DONGO, Centurini Alessandro — EDOLO, Calvi Mario — FERRARA, Cavalieri dott. Pico — FIRENZE, Basso dott. Giuseppe L.; Bettoja magg. cav. Giovanni; Camera di Commercio ed Arti; Ciampolini Ferreo; Corradi Giuseppe; Dunn dott. Guglielmo; Gondi Giuliano; Laschi Antonio. — FORMIGINE, Barbolini Giorgio — GALLARATE, Zerboni dott. Luigi — GALLUZZO, Porrini dott. Rodolfo — GAMBARA, Mettica Ettore — GENAZZANO, Vannutelli conte ing. Giuseppe — GENOVA, Anfossi ing. Giovanni; Balbi march. Tomaso; Gessaga Umberto; Larco cav. Enrico; Lucarda Giuseppe; Parodi Aristide; Scuola Superiore di Commercio — GHEMME, Alberti Luigi — GIULIANOVA, Migliori Luigi — GRIANTE, Heck Jacob — IGLESIAS, Busachi ing. Agostino — INTRA, Casana Paolo — KOPENHAGEN, Odorico cav. Vincenzo — LA MADDALENA, Cavalli Molinelli comm. magg. dott. Achille — LA-PLATA, Porro de Sombuzi prof. cav. uff. Francesco — LECCO, Binaghi Daniele — LEGNANO, Provasi Antonio — LESSONA, Loro Piana Luigi — LIVORNO, Trebbi Giulio — LONDON W., Lichtenstadt Augusto — LURANO, Secco Suardo conte Dino — MANTOVA, Di Bagno march. cav. Ferdinando; Rotter ing. Antonio; Urangia Tozzoli avv. Gino — MASSA MARITTIMA, Cerrina Feroni ing. Paolo — MESSINA, D'Orlando ing. Ermes — MILANO, ANCONA dott. LUISA,; ANCONA dott. MARGHERITA; Ascarelli Enrico ; Baj Fabio ; Bellotti avv. Cesare; Castiglioni Giuseppe; Chini prof. Giovanni; Cicogna conte Giov. Ascanio; Filippetti dott. Angelo; Finoli Cesare; Flick dott. Vittorio; Forti Ernesto; Fumagalli Aldo; Fumagalli Osvaldo; Fumagalli Renzo; Ghezzi Guido; Gnecchi

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

AI SOCI DEL TOURING viene spedito gratis e franco il Catalogo

OTAV BICICLETTI E MOTORI INDUSTRIALI OTAV

Officine Türkheimer per Automobili e Velocipedi - Milano, Via Lambro, 4

comm. Francesco; Lado nob. Carlo; Linck ing. Carlo; Maddalena dott. G. F.; Mapelli nob. Franco; Marenzi conte Giovanni; Pasta Martino; Perelli Gemelli Giuseppe; Radaelli Erminio; Ramponi Tommaso; Roncaldier Aldo; Rusconi Clerici dott. Giuseppe; Sgolmin Fernando; Signorile dott. Giuseppe; Società Ferrovie del Ticino; Sommer Emilio; Sordi Virginio; Tensi Antonio; Venino Antonio — MODENA, Società Anonima per la Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale — MONZA, Stoppani Giorgio — NAPOLI, Melisurgo nob. ing. Guglielmo — NARO, Camilleri Sillitti Giuseppe — NEW YORK, Converse Edmund C. — NOVARA, Negretti ing. Giovanni — OSIMO, Sinibaldi Sinibaldo — PADOVA, Buvoli Zanon Alessandro — PALERMO, Zanca Francesco — PALMANOVA, Siccardi Inigo — PARIGI, D'Angerville comte Jean; D'ANGERVILLE marchesa JEANNE; Daussy Valère — PEROSA ARGENTINA, Gutermaù ing. Arthur — PESARO, Sanchietti rag. Vincenzo — PIACENZA, Deputazione Provinciale — PIETRASANTA, Ricci avv. Giulio — PINEROLO, Fornaseri ten. col. Angelo — PIORACO, Miliani Anacleto — PIZZIGHETTONE, Silva Carlo — PONZONE, Arossa Francesco — PORDENONE, Poletti G. B. Lucio — PORTO MAURIZIO, Menzinger comm. Vittorio — RACCONIGI, Imberti geom. Antonio; Manissero Romolo; Marchisio Pietro — RIONERO IN VULTURE, Perucchetti Giovanni — ROCCHETTE PIOVENE, Rossi Carlo — ROMA, Angelini ing. Filippo; Aragno Giacomo; Bracchi Giuseppe; Centurini Ignazio; Chiarini cap. Luigi Raffaele; Conti cav. Ezio; Del Drago U. don Giovanni.; De Negri ten. Giacomo; Feliciangeli avv. Guido; Martini Alessandro — ROSARIO SANTA FE', Botto Josè; Damiano Carlo — SALO', Simonini Riccardo — SAMPIERDARENA, Mignanego Franc. Giuseppe — S. JOSE' DEL RINCON, Baldi ing. Giacinto — S. MIGUEL, Croppi Alessandro — S. PAULO, Machado Aurelio — SERRAVEZZA, Beltramo ing. Paolo — SPINAZZOLA, Campanelli Michele — SPOLETO, Profili avv. Tullio — STUTTGART, Galvani Enrico — TIGRE-LAS CONCHAS, Monticelli Lorenzo Alberto — TORINO, Allgeyer dott. Vittorio; Andreis cav. Camillo; Audisio di Somma cav. Federico; Basola ing. Ugo; Bollero avv. Guido; Boselli avv. cav. Silvio; Camera di Commercio ed Arti; Casana cav. Renzo; Cassina cav. ing. Giovanni; Castoldi avv. Guido; Ceriana Giuseppe; Demaria cav. Giuseppe; Drago Giulio; Durando Giovanni; Durando avv. Pier Dionigi; Giacobini Alberto; Lanzone Francesco; Lanzone dott. Vittorio; Luda di Cortemiglia Cesare; Mancio Camillo; Perrone Mario; Querqui Dino; Rezzonico Ulisse — TRESARROYOS, Rosaz Giuseppe — TREVISO, Massenz Pietro — TRIESTE, Mecozzi Romeo — TSEN TCHOU, Carosa Giuseppe — UDINE, Becker Leoniero; Camera di Commercio; Kechler Roberto; Zamparo Giovanni — VARESE, Calcaterra Riccardo; Società Varesina per Imprese Elettriche — VENEZIA, Battisti Giuseppe — VERCELLI, Petterino An. cav. Vittorio — VERONA, Bazzoli Umberto; Codognola ing. Francesco; Coris Gaetano; Rinaldi cav. uff. dott. Gedeone — VIGEVANO, Ceretti Antonio — VIGO DI CADORE, Vernetti Giovanni — VITTORIO, Pasquali Gius. Gino — ZURIGO, Bianca Augusto; Bianca Edoardo; Zander ing. Carlo.

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Basteri cav. cap. Pietro, Bellingeri ing. Pietro, Circolo Ufficiali 2° Artiglieria Fortezza, Marchesotti rag. Giov. B., Osnengo J., Bozzola avv. Paolo, Palenzona ten. Mario, Ponzano Sebastiano, RAMA professoressa ENEDINA, Rampazzo ten. Pietro.

Acqui. — Cresta Guido, Pistarino Carlo.

Asti. — Barbero Carlo, Borelli Italo, Borla Minini Giuseppe, Borra rag. Ettore E., Bossi Alfredo, Pettigiani geom. Alberto, Porino Adolfo.

Casale Monferrato. — Bassi ten. Arpio, Guasco avv. Emilio, Natale Luigi, Prato Alberto, Stermiglio Dionigi.

Casorzo Monferrato. — Dalla Valle Giov. B.

Cortiglione. — Beccuti dott. Riccardo.

Novi Ligure. — Macagno cav. uff. Edoardo, Ruzza rag. Augusto.

Pontestura. — Palazzo ing. Cesare.

Quattordio. — Nardoni Agostino.

Rocchetta Tanaro. — Quaglia Giacomo.

S. Damiano d'Asti. — Caramagna Attilio.

S. Sebastiano Curone. — Giani Ernesto.

Tortona. — Collina rag. Giuseppe.

Vignale Monferrato. — Gandio Cesare.

Villanova d'Asti. — Gattiglia Giovanni, Maga Luigi.

ANCONA. — Bronzini Arduino, Carotti Augusto, De Witt ing. Domenico, Mantese Vittorio, Mazzoni Giuseppe, Olivi Luigi, Ricci dott. Clemente.

Falconara. — Bourbon del Monte march. Rodolfo, Grati Milziade, Lorenzoni Clodomiro, Municipio, Steffoni Augusto.

AQUILA. — Campana geom. Ferdinando, Emanuelli geom. Angelo, Frizzoni Edoardo.

Avezzano. — Santilli Arturo.

Bagno. — Basile avv. Pasquale.

Castel di Sangro. — Rossi avv. Lorenzo.

Poggio Picenze. — Galeota dott. Vincenzo.

Roccaraso. — Società « Pro Roccaraso ».

AREZZO. — Cesarini Angelo, Della Bella Dante, De Roberti Francesco, Migliorini Domenico, Nannini Guido, Rap dott. Eduardo ROSSI REDI MAYA, Schwartz Federigo.

Montevarchi. — Romoli Remo.

Poppi. — Gatteschi Camillo.

Rigantino. — Cherici Torquato.

S. Sepolcro. — Aloigi nob. Gastone, Bellini Attilio, Nannoni Domenico, Testerini Dante.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

CICLI ALÉRION

LA GRANDE NOVITÀ DEL 1910

Prima di fare acquisti domandate il Catalogo (gratis e franco) alla Ditta:

G. ROSSI SACCHETTI & C. ✠ MILANO

Via Cicco Simonetta, 7

MENZIONARE IL NUMERO DI TESSERA

Assemblea generale ordinaria dei Soci del T.

Avviso di convocazione.

A sensi degli articoli 27, 28, e 30 *dello Statuto sociale è convocata in Milano l'Assemblea generale ordinaria dei soci del Touring Club Italiano, e precisamente nel giorno di domenica* 3 *aprile* 1910 *alle ore* 15, *nel Salone dell'Istituto dei Ciechi in Via Vivaio,* 7.

ORDINE DEL GIORNO:

1. *Nomina del Presidente dell'Assemblea (articolo* 33 *dello Statuto);*
2. *Approvazione del verbale dell'Assemblea* 28 *marzo* 1909 (*pubblicato nella* Rivista N. 4, *aprile* 1909);
3. *Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico e morale del Touring;*
4. *Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo* 1909;
5. *Voto consultivo (art.* 34 *dello Statuto) sul Bilancio consuntivo per l'esercizio* 1909;
6. *Elezioni:*
   a) *di* 6 *consiglieri, in sostituzione dei seguenti signori che sono rieleggibili: Badini cav. dott. Mario — Barutta cav. col. Alessandro — Belotti avv. cav. Bortolo — Johnson comm. Federico — Guastalla dott. cav. uff. Gildo — Moro rag. Piero:*
   b) *di* 3 *sindaci in sostituzione dei signori: Magnocavallo rag. Camillo — Soffredi rag. Attilio — Turrini rag. Gino (scaduti dalla carica annuale e rieleggibili).*

Il verbale della suaccennata seduta verrà pubblicato (a termini dell'articolo 35 *dello Statuto) nella* Rivista *del maggio prossimo, alla quale sarà annessa la scheda di votazione sul bilancio e per le elezioni alle cariche sociali vacanti. Le schede (a norma degli articoli* 36, 37 *e* 39 *dello Statuto) dovranno essere ritornate alla sede del Touring non più tardi del* 3 *luglio* 1910.

Lo scrutinio seguirà, per cura dei Sindaci, il 4 *luglio* 1910.

Il Direttore Generale FEDERICO JOHNSON. — *Il Consigliere Segretario* I. VIGLIARDI-PARAVIA.

RELAZIONE DEI SINDACI
sul Bilancio chiuso al 31 dicembre 1909.

Crescit eundo è il motto che oramai si dovrebbe usare per parlare dei bilanci del Touring, bilanci che hanno la ventura di rivestire, del conosciutissimo prospetto solo la forma estrinseca, semplice e chiara, dove le attività vi balzano all'occhio nitide e precise, non velate o indistinte fra le scorie di faragginose appostazioni, o fra il tecnicismo di dizioni spesso enigmatiche.

E' il nostro bilancio piuttosto una brevissima enumerazione delle nostre attività compendiate in poche voci, nelle quali il patrimonio sociale vi è messo nella miglior luce ed evidenza, mancandogli il contrasto di ingenti passività; e davvero contro le forti cifre che stanno all'attivo nei valori pubblici e bancari, rappresentanti loro sole la massima parte dei nostri fondi, contro l'importo pur rilevante, ma liquido e sicuro dei nostri crediti, noi riscontriamo al passivo una cifra insignificante di debiti, perchè, se possiamo dir tali agli effetti di un bilancio, gli importi segnati a pareggio di partite di giro, le quote anticipate dei soci, gli accantonamenti per il 1910, e i residui fondi del 1909, noi tutti sappiamo come lungi dal rappresentare una debolezza della nostra situazione patrimoniale, le anticipazioni delle quote, siano confortante indizio dell'iniziarsi regolare della nuova gestione, e i residui e gli accantonamenti siano scudo e difesa dell'integrità del patrimonio, e ausilio ai bilanci futuri.

Dove è mai possibile trovare, o soci, un rendiconto più convincente nelle rimanenze e nelle risultanze di quello che vi viene sottoposto?

Il Touring, che svolge un intenso lavoro nelle sue molteplici iniziative, che dalle mille cure e pratiche nell'interesse d'ogni più antica e nuova forma di turismo è assurto con volo sicuro a funzioni superiori, più vaste e complesse, ora fattore potente del diffondersi di geniale coltura, e d'amore di ogni intellettualità, ora sereno, disinteressato agitatore di idee e di problemi di interesse generale, il Touring, vogliamo dire, la sua poderosa amministrazione, che ha rapporti in tutto il mondo, sintetizza l'opera colossale nei suoi risultati finanziari, in poche rimanenze liquide, prontamente realizzabili, quasi fosse il saldo di un semplice conto di cassa.

Il prospetto delle Rendite e Spese ci dà la riprova contabile dell'esattezza delle registrazioni, e riflette in un riassunto, diremo così, retrospettivo, l'attività dell'istituzione nell'anno decorso, e, caso notevole, se non unico in gestioni consimili, riporta a nuovo un risparmio, come già in precedenti esercizî, superiore alle rendite del proprio patrimonio. Fino a che il Touring potrà contare su amministratori che sapranno far fronte alle infinite spese ordinarie e straordinarie, colle risorse normali dell'esercizio, senza nemmeno approfittare, il che sarebbe legittimo, degli interessi del patrimonio, i soci ed i sindaci non potranno, sia detto senza ombra di adulazione, che sostituire alle critiche, le più vive congratulazioni.

Noi abbiamo finito, colla presentazione del bilancio, la nostra opera di investigazione e di controllo conforme allo Statuto, e ringraziandovi del mandato conferitoci, vi invitiamo ad approvare i risultati che vi sono sottoposti, plaudendo al Consiglio, alla Direzione ed agli impiegati, plaudendo a quei forti che al progresso della nostra istituzione, non ammettono nè soste, nè fine.

Milano, li 10 *febbraio* 1910.

I sindaci: Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO.
Rag. ATTILIO SOFFREDI.
Rag. GINO TURRINI.

Estrazione dei Premi pei Soci Benemeriti del 1909.

Il sorteggio dei 55 premî straordinarî pei soci benemeriti del 1909, che ebbe luogo nella sede del Touring il 25 dello scorso mese, diede il risultato seguente: 1. Fevoli V., Livorno; 2. Gagliardi U., Casilda; 3. Frati A., Bologna; 4. Colombo A., Milano; 5. Gagliardi U., Casilda; 6. Barucco ing. A., Sturla; 7. Morgese dott. F., Mesagne. 8. Manca V., Cagliari; 9. Scotto rag. I., Sanremo; 10. Guerzoni comm. prof. U., Rosario S. Fè; 11. Gagliardi U., Casilda; 12. Preda A., Como; 13. Bosco A., Cornegliano d'Alba; 14. Frassine G. B., Rovato; 15. Preda A., Como.; 16. Frassine G. B., Rovato; 17. Gagliardi U., Casilda; 18. Mauprivez C., Milano; 19. Angeli L., Bardi; 20. Guerzoni comm. prof. U., Rosario S. Fè; 21. Gagliardi U., Casilda; 22. Dadone L., S. Maria a Vico; 23. Barucco ing. A., Sturla; 24. Dini G., Spello; 25. Sorice avv. P., Arienzo; 26. Gagliardi U., Casilda; 27. Papi A., Roma; 28. Mauprivez C., Milano; 29. Guerzoni comm. prof. U., Rosario S. Fè; 30. Chionaky A., Milano; 31. Chiampa A., Ciriè; 32. Gagliardi U., Casilda; 33. Montevecchi T., Castelbolognese; 34. Campagna bar. C., S. Marco Argentaro; 35. Gorio avv. G., Milano; 36. Mauprivez C., Milano; 37. Boffa L., Torino; 38. Barucco A., Sturla; 39. Mazzucchi L., Maslianico; 40. Gagliardi U., Casilda; 41. Cannata S., Modica; 42. Bottino M., Sanremo; 43. Bonardelli A., Saluzzo; 44. Mauprivez C., Milano; 45. Miolatti V., Milano: 46. Sardo A., Pozzuolo nel Friuli; 47. Cereda G., Milano; 48. De Natale ing. E., Benevento; 49. Paltrinieri G., Finale Emilia; 50. Terrile don prof. F., Genova; 51. Lanfritt V., Spilimbergo; 52. Barucco A., Sturla: 53. Castello A., Sestri Ponente; 54. Riva G., Milano; 55. Guerzoni U., Rosario S. Fè.

I soci benemeriti, in numero di 116, concorrevano con un numero per ogni 10 soci presentati dal 1 gennaio al 31 dicembre 1909.

Situazione patrimonia

ATTIVITÀ

Valori pubblici — L. 19 500 di Rendita Ital. 3 3/4 %, godimento 1° gennaio 1910 al prezzo di Borsa della giornata, cioè L. 103,475 .	L.	538 070	—		
N. 58 Obbligazioni Ferr. Merid., godimento 1° gennaio 1910 al prezzo di Borsa della giornata, cioè L. 364,50	»	21 141	—		
N. 240 Obbligazioni Ferr. Medit. 4 % godimento 1° gennaio 1910 al prezzo di Borsa della giornata cioè L. 504.	»	120 520	—		
				679 731	—
Cassa — Numerario in Cassa	L.			8 113	69
Conti correnti presso le Banche	»			172 000	—
Libretti a risparmio presso le Banche	»			100 000	—
Mobili — Valore dei mobili	»			1	—
Pubblicazioni — Guide, Carte, Profili, Annuari, Monografie, ecc.	»			17 135	—
Carta d' Italia al 250 000 — Valore dell'esistenza	»			9 640	—
Minuterie — Distintivi, minuterie varie per i Soci, placche per affiliati, ecc. . . .	»			9 970	—
Cartelli indicatori — Materiale in Magazzino	»			2 120	—
Biblioteca — Valore dei doni e degli acquisti	L.	9 275	36		
Esposta per memoria in	L.			1	—
Credito verso Sottoscrittori di Cartelli indicatori	»			6 300	—
Valori presso terzi per depositi a cauzione, per affitto, gas e telefoni . .	»			12 410	—
Crediti vari	»			83 242	61
Spese anticipate pel 1910	»			56 002	80
Partite di giro:					
Depositi di terzi per cauzioni	L.	106 674	50		
Propaganda per il Bosco e per il Pascolo	»	107 375	—	214 049	50
					1 370 716
				L.	1 370 716

Rendiconto d'Amministrazione

RENDITE

Soci annuali del 1909 — Annualità riscosse durante l'anno:					
Rinnovazioni . { Italia N. 57 845 a L. 6 .	L.	347 070	—		
Rinnovazioni . { Estero » 3 460 a » 8 .	»	27 680	—		
N. 61 305 Soci					
Nuove inscrizioni { Italia N. 11 421 a L. 8 .	L.	91 368	—		
Nuove inscrizioni { Estero » 1 219 a » 10 .	»	12 190	—	478 308	—
N. 12 640 Soci					
N. 73 945 Soci Annuali.					
Per minuterie	L.			9 307	15
Per pubblicazioni	»			73 603	16
Rendite ed interessi attivi — Tagliandi maturati durante l'anno sulla					
Rendita Italiana 3 3/4 %.	L.	19 500	—		
Idem, sulle Obbligazioni Ferrovie Meridionali	»	666	17		
Idem, » » » Mediterranee	»	2 858	35		
Interessi sui depositi in Conto Corrente e presso le Banche . .	»	8 372	49	31 397	01
Introiti diversi	L.			6 580	63
					599 195
				L.	599 195

I SINDACI

Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO.
» ATTILIO SOFFREDI.
» GINO TURRINI.

IL CONSIGLIERE DELEGATO ALLA CONTABILITÀ
Rag. PIERO MORO.

IL DIRETTORE GENE
FEDERICO JOHNS

31 dicembre 1909.

PASSIVITÀ

ci 1910 — Quote anticipate dai Soci per il 1910:									
Rinnovazioni	Italia N. 14 876 a L. 6	L.	89 256	—					
	Estero » 783 a » 8	»	6 264	—	95 520	—			
Nuove inscrizioni	Italia N. 1 546 a L. 8	L.	12 368	—					
	Estero » 105 a » 10	»	1 050	—	13 418	—	108 938	—	
ci quinquennali — Quote anticipate						L.	45 766	—	
iote anticipate 1911-12-13						»	68	—	
ipegni varî di Bilancio:									
A disposizione per lavori della Sez. Strade					L.	129 936	84		
» » » lavori diversi ed Esposizioni					»	20 966	70	150 903	54
esidui passivi 1909 da pagare:									
Quota 1ª del Touring per la Propaganda per il Bosco e per il Pascolo					L	15 000	—		
Residuo spesa per la Monografia illustrata Abruzzi					»	12 400	70		
Residuo spesa di 2 fogli Carta d'Italia ai Soci 1909					»	5 000	—		
Residui diversi					»	3 000	—	35 400	70
rtelli indicatori									
Stanziamenti del T. ed ammontare sottoscrizioni al 31 dicembre 1908					L.	87 634	50		
» » 1909		L.	5 000	—					
Ammontare sottoscrizioni 1909		»	14 336	40		19 336	40		
					L.	106 970	90		
Spese pei Cartelli indicatori già collocati al 31-12-1908		L.	85 669	27					
Spese per collocamento Cartelli nel 1909		»	18 732	95		104 402	22		
Residuo fondo							L.	2 568	68
ebiti varî — Verso fornitori					L.	15 738	85		
Diversi					»	44 034	16	59 773	01
artite di giro:									
Depositi di terzi per cauzioni					L.	106 674	50		
Propaganda per il Bosco e per il Pascolo. — Contabilità speciale					»	107 375	—	214 049	50
iserva per la fluttuazione dei Valori pubblici al 1° gennaio 1909					L.	23 217	29		
Aumento per maggior valore dei titoli al 31 dicembre 1909					»	3 426	50		
Stanziamento supplementare					»	9 000	—	35 643	79
									653 111 22
atrimonio sociale:									
a) N. 2329 Soci Vitalizi al 1° gennaio 1909							L.	237 750	—
» 963 » » inscritti nell'anno: Italia N. 746 a L. 100							»	74 600	—
Estero » 217 a » 125							»	27 125	—
N. 3292 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1909.									339 475 —
b) Fondo di riserva al 31 Dicembre 1908					L.	307 557	42		
Sopravvenienze attive dell'anno 1909					»	5 280	77	312 838	19
Quota 1909 che si passa a Patrimonio sociale							L.	65 292	19
								L.	1 370 716 60

° gennaio al 31 dicembre 1909.

SPESE

ezione Strade — Pubblicazione di Guide, Carte, ecc.	L.	123 448	03
ezioni — Consolato, Affiliamenti, Biblioteca, Legale, Dogane, Automobilismo, Alleanze ecc.	»	46 520	23
nnuario Generale. — Compilazione, stampa e spedizione	»	14 338	03
ivista Mensile — Redazione, stampa e spedizione	»	144 620	11
pese generali d'amministrazione — Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, telefoni, cancelleria, stampati, spese d'incasso quote, ecc.	»	105 474	55
orrispondenza e spedizione — Spese di corrispondenza coi Soci, spedizione delle pubblicazioni e delle minuterie acquistate dai Soci	»	19 740	42
ropaganda — Esposizioni varie, convegni, medaglie di benemerenza, pubblicazioni per la propaganda, ecc.	»	44 463	09
Iobili — Deperimento	»	17 007	50
artelli indicatori — Stanziamento annuale del T.	»	5 000	—
arie — Rimborsi e riserve diverse	»	13 291	80
			533 903 76
Quota che si passa a Patrimonio sociale	L.	65 292	19
	L.	599 195	95

IL VICE DIRETTORE GENERALE
L. V. BERTARELLI.

I CONSIGLIERI SEGRETARI
I. VIGLIARDI-PARAVIA.
ALFREDO ZAFFARONI.

ASCOLI PICENO. — Poli Filippo.
Fermo. — Miti Giuseppe, Vinci conte Raffaello, Zacchetti prof. Guido.
Grottammare. — Circolo Ciclistico « Robur », Salvi avv. Pio.
Montevidon Corrado. — OnoriOnorio, Vitali Vito Nicola.
Pedaso. — Romani Adami conte dott. Clemente.
Porto S. Giorgio. — Veloce Club « La Freccia ».
S. Elpidio a Mare. — Forconesi geom. Alessandro Pacifico.

AVELLINO. — *Mirabella Eclano.* — De Cillis not. Domenico.
Monteforte Irpino. — Perugini dott. Gaetano.
Solofra. — Buonanno Alberto.

BARI. — Aleotti ing. Antimo, Anglani Teodoro, Gigante Eustacchio, Tarantello Quinto.
Altamura. — Basile geom. Alfonso, Tommaso Clemente.
Barletta. — De Martino Norante Raffaele.
Fasano. — Custodero Stefano, Labbate Stefano.
Molfetta. — Cappelluti Pasquale.
Ruvo. — Caminati geom. Giulio.

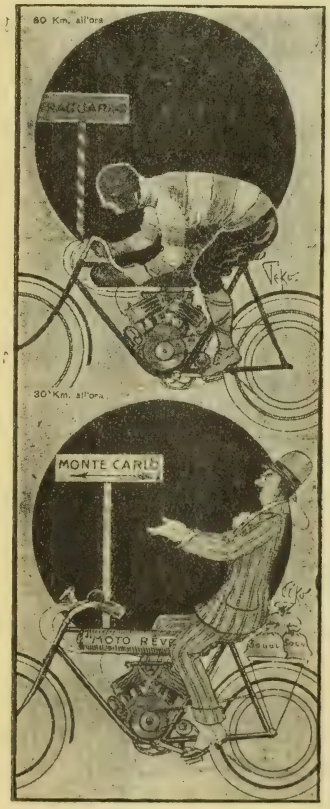
BELLUNO. — Piol Attilio.
Domegge. — Barnabò Marco.
Feltre. — Cecchet Ersilio, Girardi Camillo.
Fonzaso. — Dalla Giustina Pietro, De Carli Achille.
Longarone. — Crociati Michele, Nicola Giacomo.

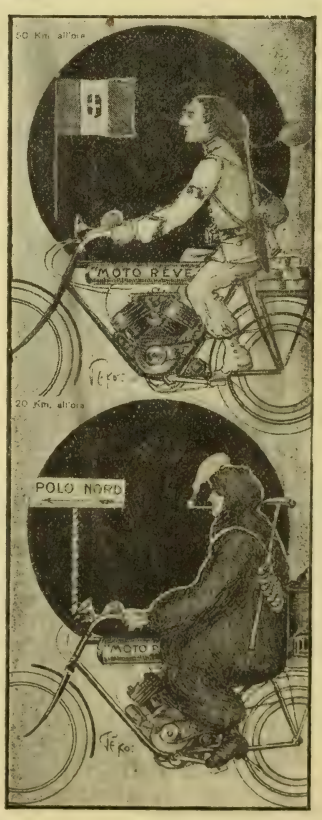
BENEVENTO. — Circolo Impiegati, Collenea Isernia conte Fael, Cozzella Giuseppe.
Buonalbergo. — Perrelli dott. Salvatore.
Chianche di Ceppaloni. — Pessicelli ing. Carmine.
S. Agata dei Goti. — Reccia Giuliano.
Solopaca. — Ferrante dott. Raffaele.

BERGAMO. — Caironi Filippo, Corradini Enrico, Dalla Santa cap. Giuseppe, Galizzi ing. Camillo, Giacomazzi Vincenzo, Orsenigo Oreste, Ravasio Cesare, Rubino ten. Pietro, Salvi Domenico, Valsecchi Piero.
Alzano Maggiore. — Fabris Enrico, Pavoni Giuseppe.
Alzano Sopra. — Tiraboschi Francesco.
Branzi. — Monaci Luigi.
Cisano Bergamasco. — Pizzini Nino.
Coro. — Ferrari Ernesto.
Erve. — Valsecchi Antonio.
Fontanella al Piano. — Corbellini Pietro.
Mozzanica. — Baleiseri Michele.
Pradalunga. — Piccinini avv. Emilio.
Riva di Sotto. — Invernizzi Saverio.
Schilpario. — Bonaldi Giovanni.
Telgate. — Vavassari Antonio.
Treviglio. — Mauri Mario.

BOLOGNA. — Andreoli Aldo, Baldini Cincinnato, Bianchini prof. Gino, Boldini Amilcare, Caroli Tito, Dal Monte Cesare, De Giovannini cap. Guido, Ferri Cesarino, Forni Ferdinando, Frati Giuseppe Antonio, Fuzzi Guido, Galeone Giuseppe, Guernaier rag. Alberto, Guizzardi Enrico, Lanzi Achille, Malferrari Enrico, Mantovani Umberto, Martinelli Ruggero, Minguzzi Giuseppe, Natali Annibale, Perozzi Vittorio, Priori Luigi, Rangoni Giuseppe, Reatti Iones, Sambo ing. Guido, Stricoli dott. ten. Domenico.
Bazzano. — Ceré Raoul, Circolo Rosa.
Calcara. — Ferrari Augusto.
Castel Guelfo. — Bernardi Bernardo.

UNA MARCIA TRIONFALE





La **Moto-Rêve** la notissima motocicletta, che nel 1909 ha ottenuto in ogni campo i maggiori trionfi, ha pubblicato una serie di 6 riuscitissime cartoline a colori, rappresentanti gli « exploits » che su **Moto-Rêve** hanno ottenuto corridori, bersaglieri, turisti « midinottes ». La **Moto-Rêve** avendo realizzato il motociclismo pratico, può preconizzare a sè questa diffusione in tutte le classi. La bella e artistica serie si può avere chiedendola con cartolina doppia alla **Moto Rêve italiana**, Corso Magenta, 27, Milano, dalla quale si possono avere gratuitamente i cataloghi

Imola. — Villa Celso.
Vergato. — Stefani Augusto.
BRESCIA. — Ambrogio Giuseppe, Bertelli Battista, Circolo Unione Società Professionisti, Dall'Era Enrico, Franchi Carlo, Pizzi Alessandro, Podestà Gian Carlo, Profeta Amos, Vitale Alfredo.
Breno. — Boccazzi prof. Isotto, Gandini Umberto.
Capriano del Colle. — Cattaneo Raffaele.
Carpenedolo. — Beschi Luigi.
Castrezzato. — Metelli Vincenzo.
Chiari. — Ambrosioni Angelo.
Collio Val Trompia. — Fasola Camillo.
Darfo. — Sgritta don Angelo, Spreafico Antonio.
Gardone Valtrompia. — Dusi Alessandro.
Gussago. — Venturelli geom. Angelo.
Palazzolo sull'Oglio. — Zanelli Arnaldo.
Pisogne. — Rondi Tobia.
Quinzano. — Bassini Giovanni, Della Norsa Antonio.
Seniga. — Ferrari Angelo, Spedini Angelo.
Travagliato. — Cadeo dott. Arturo.
Vobarno. — Cinquini dott. Luigi, Scalmana Giovanni, Tiboni Battista.
Volciano. — Società Sportiva Volcianese.
CAGLIARI. — Arlandini Giuseppe, Caboara Giacomo, Cortese Domenico, Costa rag. Luigi, Faret Francesco, Fornara Riccardo, Fossati geom. Raimondo, Piscitelli Sebastiano, Strapetti Roberto, Tommasi Enrico.
Decimomannu. — Antoniazzi Giuseppe, Scampuddu Antonio.
Ierzu. — Crisafulli Giovanni.
Iglesias. — Balia Antonio, Pietrasanta Emilio.
Isili. — Piras Mocci Giuseppe.
Nebida. — Aru Dante, Diana Estello.
S. Gavino Monreale. — Garau Eugenio, Portas Luigi, Schiruru Antonio.
Teulada. — Ballisaio Efisio.
Villacidro. — Scano Ottavio.
CALTANISSETTA. — *Villarosa.* — Messineo Arton Tommaso.
CAMPOBASSO. — *Casacalenda.* — Caticchio sottot. Paolo, Corsi avv. cav. Vincenzo.
Castellona al Volturno. — Aniballi Cosimo, Zicani Francesco.
Isernia. — Di Nezza Alberto.
S. Croce di Magliano. — Antignavi Pasquale, Cocco avv. cav. Pasquale.
CASERTA. — *Esperia.* — Roselli Ambrogio.
Fondi. — Perfetti Giovanni.
Formia. — Testa Mauro.
Nola. — Parziale Vincenzo.
Roccamonfina. — Cresci avv. Gennaro, Petrillo avv. Salvatore.
S. Giovanni Incarico. — Santoro Cesare.
S. Maria Capua Vetere. — Sporting Club « Audaci e Liberi ».
CATANIA. — Bellia prof. Concetto, Cartisano Carlo, De Carli Ernesto, Fassiolo Edoardo, La Torre Domenico, Nicosia barone Nunzio, Sapuppo Ignazio, Scuto Giovanni.
Acireale. — Scudero Papale dott. Domenico.
Leonforte. — Capra Li Destri Salvatore, Li Destri Zuccaro cav. Antonio.
CATANZARO. — Criscuolo Andrea, Figliuolo Pasquale, Massara avv. Francesco.
Cotrone. — Galluccio Francesco.
Monteleone. — Riverpul ing. Orazio.
CHIETI. — *Orsogna.* — Cauci dott. Filippo.
Pescara. — Bucco Alberto.
Scerni. — R. Scuola Agraria.
Vasto. — Spataro Alfonso.
COMO. — Babini Umberto, Belluschi Paolo, Bernasconi Filippo, Brenna Pietro, Casartelli Attilio, Cavadini Giuseppe Enrico, Ciapparelli Giosuè, Galli Andrea, Lanzetti Ettore, Levi Carlo, Marelli Arturo, Moretti Angelo, Mortelmans Luigi, Moscheni Osvaldo, Pedroni Carlo, Piazza Carlo, Pinchetti Giuseppe, Proserpio Antonio, Seveso Cesare, Tettamanti Mansueto, Vaghi Adolfo, Vaghi Giovanni, Verga Giov. B., Viazzi Giov. B.
Acquaseria. — Porta Pietro.
Bardello. — Manfredi Rodolfo.
Brebbia. — Moalli Norberto.
Brivio. — Brambilla Giovanni, Sala Giovanni.
Brunate. — Trompeo Ernesto.
Bugiallo. — Della Rosa don Edoardo.
Cantù. — Colombo Giuseppe, Frigerio Mario A.

.. IL PNEUMATICO ..

DUNLOP

OCCUPA ANCORA MAGNIFICAMENTE IL PRIMO POSTO!

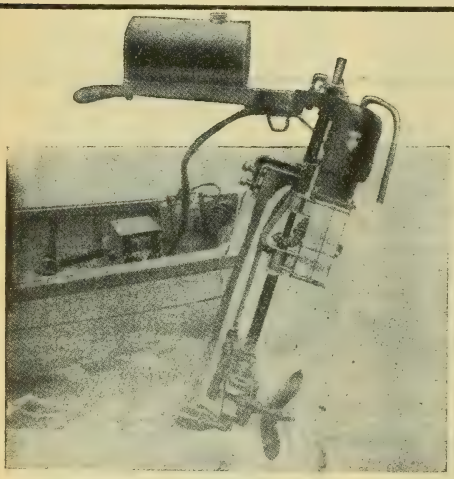
Lo montano pel 1910 le marche:

ADLER
ALATA
ALCYON
BIANCHI
COVENTRY
GERBI
GLOBO
GRITZNER
GUAZZONI
THE IDEAL
MANTOVANI
MEDUSA
MILANO
PERFECTA
RACER
RALEIGH
ROYAL ENFIELD
ROLAND
RUDGE WHITWORTH
SCIPIONI
SORIANI
VEROCAI
WOLSIT

Ecco una prova evidente!!

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE Co. (Cont.) Ltd.
Via G. Sirtori, 1A - MILANO - Telefono 12-70

Castello su Lecco. — Signorelli Costanzo.
Cernobbio. — Bianchi Luigi, Fasana Alvaro.
Cima. — Gobbi Umberto.
Claino con Osteno. — Bini Felice, Dolci Oreste.
Colico. — Bianchi Giuseppe.
Dongo. — Granzella Carlo.
Erba-Incino. — Vigezzi Francesco.
Grandola. — Ratti don Duilio.
Gravedona. — Unione Sportiva Gravedonese.
Induno Olona. — Massari Benigno.
Introbio. — MARONI MAZZOLENI TRANQUILLA.
Lecco. — Bolognini Angelo, Morlotti rag. Antonio.
Lezzeno. — Bedetti don Mario.
Locate Varesino. — Castiglioni Agostino.
Lonate Ceppino. — Macchi Angelo.
Malgesso. — Peruzzotti don Giacinto.
Maslianico. — Negretti dott. Andrea.
Masnago. — Massazza Battista.
Menaggio. — Bancora dott. Rodolfo, Baragiola Paolo.
Mercallo. — Sport Club Mercallese.
Mezzegra. — Abbate Carlo.
Orsenigo. — Anzani Giacomo.
Osteno. — Gobbi Ambrogio.
Parravicino. — Frigerio Cirillo.
Pontelambro Caslino. — Caldara Giuseppe.
Porto Ceresio. — Andreoletti Giovanni, Bossi Luigi.
Rebbio. — Nessi Alfredo.
S. Pietro. — Calzolari Giuseppe.
Tradate. — Bocchio Catullo, Borsari Alberto, Broggi Pietro, Fassetto Luigi, Fassini Angelo, Giudici Luigi, Taboga Ermenegildo.
Valganna. — Comolli Santo, Orelli Ferdinando.
Valmadrera. — Righini Oreste, Valsecchi Alessandro.
Varenna. — Manzoni Palmiro.
Varese. — Giussani Franco.
Vergosa. — Gatti Celeste.
COSENZA. — *Castrovillari.* — Soracco Albino.
Corigliano Calabro. — Fugaro Giuseppe.
Fuscaldo. — Jannuzzi cav. uff. Michelangelo, JANNUZZI SCIRCHIO FILOMENA.
Terranova di Sibari. — Cassetti dott. Gennaro.
CREMONA. — Arione Antonio, Bonati Francesco, Bordoni rag. Vittorio, Di Tante Gino, Ferri Giovanni, Lanfranchi Carlo, Lusardi Francesco, Masini Giulio, Morenghi Fermo, Sandri Ernesto.
Annicco. — Bonferroni Giulio.
Casalbuttano. — Pigoli Giuseppe.
Castelponzone. — Anselmi Stefano.
Crema. — Borghi Camillo, Correggiari Francesco.
Soncino. — Grazioli Dante.
Soresina. — Battioni Italo, Gaburri Antero, Pitscheider Vigilio.
CUNEO. — Comando Divisione Militare, Negro Giov. B., Ottenga Mario, Pittaluga Umberto, Sala Convegno Ufficiali 38° Fanteria, Sasia Giov. B., Tornatore Giuseppe.
Alba. — Bellone Lorenzo, Bonardi Giuseppe, Ivaldi Giuseppe.
Boves. — Revelli Spirito.
Cardé. — Aggenovesio dott. Giuseppe, Chiappe dott. G. B.
Castelletto Stura. — Tholozan Antonio.
Cavallermaggiore. — Gamma avv. dott. Giovenale.
Entraque. — Giordano Luigi.
Fossano. — Giaccardi Carlo Felice.
Gaiola. — Spadia geom. G. B.
Mondovì Piazza. — Chiavarino C. Giuseppe.
Savigliano. — Circolo Ufficiali Savoia Cavalleria.
Tenda. — Vassallo Antonino.
Venasca. — Barile Costanzo.
FERRARA. — Baglioni Paolo, Bolognesi Cesare, Chiozzi rag. Giuseppe, D'Accinni ten. Vincenzo, Ferraretto Giovanni, Melloni Bruto, Modonesi rag. Giuseppe, Savini Luigi, Signa dott. Agostino, Vignali Alfredo.
Bondeno. — Cattania dott. Ermete.
Cento. — Bulgarelli Contardo, Ferraresi Aldo, Gallerani Luigi, Vicenzi ten. Arturo.
Migliarino. — Barillari Germano
Migliaro. — Barillari Carluccio, Bignozzi Ettore, Carantoni Antonio.



Motori americani portatili fuori-bordo "WATERMAN,,

La più ingegnosa e pratica invenzione americana, per ***trasformare in pochi istanti*** qualsiasi barca a remi e a vela, in un ***ottimo canotto automobile***. Questo apparecchio è formato dalla riunione in un ***sol corpo*** di motore, propulsore, timone e serbatoio, e si colloca semplicemente al posto del timone, che sostituisce. La ***praticità*** di questo motore è indiscutibile, anche per il fatto che si può tenere ***al sicuro*** quando non si usa, lasciando quindi la sola barca sulla spiaggia. E' adatto per fiumi, laghi, mari e si fornisce in due grandezze, cioè: di 2 HP., peso circa 22 Kg., velocità 8 12 Km.
di 4 HP., 2 cil., peso circa 35 Kg., velocità 14-16 Km.

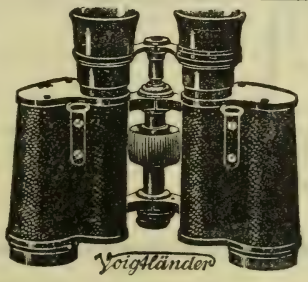
La casa Waterman fornisce anche canotti a motore di ***impareggiabile*** costruzione, eleganza ***velocità*** e ***prezzo***.

Chiedere listini alla **Rappresentanza Generale Waterman Milano - Foro Bonaparte N. 53 D**

RIPARAZIONI GARANTITE DI QUALSIASI MAGNETE .. ..

Pontelagoscuro. — Ghitti dott. Pietro.
Portomaggiore. — Musacchi Ugo.
FIRENZE. — Babbucci Bruno, Binazzi Armando, Biondi Piero, Bonaini Adolfo, Busi Luigi, Calzolai rag. Francesco, Cecchi not. Guido, Corti Ugo, Dreani Antonio, Ferrero Roberto, Forteguerri Giuseppe, Gabbrielli Rodolfo, Garneriten Annibale, Gina Pietro, Gurlt Samson, Laschi Italo, Lombardi Ettore, Lori avv. Ugo, Luchini Alberto, Lueraldi Carlo, Magno Carlo, Mangeri dott. Nicola, Manicomio, Marinelli Ciro, Montecorboli Alfredo, Morpurgo Anselmo, Ori Napoleone, Ottaviani Galliano, Pacini Carlo, Paner d'Ankerfeld conte ten. col. Giovanni, Pellegrini ing. Emilio, Picchiani Luigi, Pini Alfredo, Pochini Enzo, Pugi Luigi, Ravetti cav. cap. Paolo, Ricasoli bar. Luigi, Rossi dott. Ferruccio, Sala Convegno Sotto Ufficiali 3° Genio, Sala di Lettura Caporali e Soldati 3° Genio, Sannini Carlo, Somelli cap. Ugo, Steinhäuslin Carlo, Tacconelli Giustino, Taddei dott. Arnolfo, Triulzi cav. Eugenio, Triulzi Eugenio.
Bagno di Romagna. — Bartolozzi Gisberto, Cuseri Amedeo.
Barberino di Mugello. — Dini cap. Piero.
Borgo S. Lorenzo. — Tesi Giovanni.
Brozzi. — De Pauta Egisto.
Dovadola. — Robutti Enrico, Venturelli Domenico.
Firenzuola. — Corsi Giuseppe.
Fucecchio. — Barontini Corrado, Bonistalli Rolando.
Montale. — *Nesti Eugenio.*
Pistoia. — Mariani Manfredi.
Poggio a Caiano. — Bonciolini Filiberto.
Prato. — D'Elia Mario, Molea Onofrio.
S. Miniato. — Barbera Eusebio.
Sesto Fiorentino. — Campestini Ugo, Del Panta Cesare.
FOGGIA. — *Chienti.* — Maurea Pietro.
Lesina. — Andretta prof. don Cosmo.
Lucera. — Fusco Enrico Maria.
Poggio Imperiale. — Chirò dott. Francesco.
Sansevero. — Agricola Angelo, D'Anzeo dott. Manlio, De Lorenzo Leonida, Del Sordo Giovanni, Fraccacreta dott. Arduino.
Torremaggiore. — De Meo don Luigi.
FORLI'. — Mingozzi Antonio.
Cesena. — Agostinelli dott. Enrico Claudio, Baratelli Pietro, Baronio Mauro, Calzolari Umberto, Montesi Arturo, Pezzoli geom. Italo, Vento sottot. Domenico, Zamboni Enea.
Santarcangelo Romagna. — FRANCHINI ANNUNZIA. Franchini Domenico, FRANCHINI MARIA.
Savignano Romagna. — Berardi Raffaele.
GENOVA. — Alizeri Mario, Ansaldo Beppe, Ayra Stefano, Banchero Giacomo, Bassano Paolo, Bolognini Mario, Borgomaneri dott. Giuseppe, Bosio Francesco, Calzolari Gustavo, Carmelich Jorge, Carrara Luigi, Casassa Federico, Conso Giorgio, Croce rag. Aurelio, Danovaro Andrea, Faraggiana Giacomo, FERRO ALBERTINA, Fissore cav. Carlo, Franceschi Marco, Gardella B. Vittorio, Ghiara Emilio, Gnecco Emilio, Ielli Francesco, Isnardi Lorenzo Manfredi, Ivani Luigi, Lanciai Giuseppe Garibaldi, Lewis Gaung Edward, Maccallini ing. Luigi Giocondo, Medda Guglielmo, Melandri rag. Giovanni, Merlini Giulio, Minuto G. B., Mombello cav. Federico, Nan-

SENIOR
VELOCIPEDI DI COSTRUZIONE INSUPERABILE
BONZI & MARCHI
MILANO - VIA S. NICOLAO, 1 — TORINO - VIA C. ALBERTO, 9

Binoccoli Prismatici
ad effetto stereoscopico


Nuovo Modello 1910
CHIEDERE IL CATALOGO N. 280 GRATIS E FRANCO
Voigtländer
A. - G., Brunswick (Germania)
FILIALI in BERLINO - FRANCOFORTE S M. - AMBURGO - VIENNA - LONDRA - PARIGI - MOSCA - NEW-YORK

B·S·A

SERIE P

BICICLETTE
TELAI
STERZI
MOVIMENTI
MOZZI
PEDALI
CATENE
MANUBRI
FRENI, ecc.

THE BIRMINGHAM SMALL ARMS Co. Ltd. - BIRMINGHAM

Rappresentata esclusivamente in Italia dalla

SOC. AN. FRERA

TRADATE - MILANO

Filiali: BOLOGNA - FIRENZE - MANTOVA
PARMA - ROMA - TORINO

Chiedere Catalogo Manuale gratis.

SERIE PER BICICLETTE B. S. A.

TRADE MARK

B.S.A

UNA QUALITÀ SOLA!

Il sistema persistente della Compagnia di non produrre che una qualità sola nelle **Serie B. S. A.** cioè il meglio che si possa ottenere, continua ad essere giustificato dai risultati.

Una corrente continua di ordini viene quotidia mente da ogni parte del mondo, segnando sempre crescendo significativo, ma ciò che più appaga la Co pagnia è il constatare che si apprezza il lavoro buono accurato, ciò che vien confermato dagli attestati, n chiesti, costituiti dalle numerose lettere, ricevute ciclisti esprimenti tutta la loro soddisfazione.

Durata ed Economia. — Chi per la prima vo monta una macchina costruita con **Serie B. S.** rimane meravigliato nel trovare che non gli arre data la sua bontà, alcuna noia o spesa. Nessuna pa di essa richiede riparazioni, anche dopo aver messo macchina a dura prova in gite lunghe e faticose. A della sua prima stagione egli è contento di cons che la sua macchina va così bene come al princi e che non ha bisogno di acquistarne un'altra. Molte p sone hanno adoperato la loro prima macchina, costru da meccanici del luogo, per sei o sette anni di segui senza avere riscontrato alcun segno di deteriorame nei cuscinetti a sfere. Quando si desideri di posse una tale macchina si può sempre ottenere un prezzo gliore che per una di fabbricazione comune.

Soltanto una sola qualità è stata creata per **Ser B. S. A.** Considerato quindi gli eccellenti risultati ot nuti, gli acquirenti intenditori possono essere tranqu che non avrà luogo alcuna variante ad un metodo produzione che ha dato così splendida riuscita.

Qualità B. S. A. — Quantunque le **Serie B. S.** siano d'una sola qualità, pure esiste una differenza tevole nel valore delle biciclette, vendute dai vari struttori, che ritirano dette serie. Il valore dipende sistema di costruzione delle Serie, nonchè dalla qua delle parti aggiunte e degli accessori necessari a co pletare la macchina. Per questo motivo ci sono dive prezzi per Biciclette costruite con **Serie B. S. A.**

Differenza di Prezzo. — Per le macchine di mi prezzo adoperano i costruttori degli accessorii meno bu a completare il loro lavoro. — Queste macchine poss valere il prezzo pagato, ma non si potrà aspettare diano la medesima riuscita che si può ottenere da acc sori di primo grado. Bisogna pure considerare la di renza di prezzo fra una macchina senza accessori ed munita di freni e parafanghi, il che non risulta sem dall'offerta.

Il primo manuale B. S. A. fu pubblicato per Stagione 1898. La fabbricazione di Serie per Bicicle era già in vigore allora da quattro anni e fu necess di pubblicare norme particolareggiate nell'interesse rapido e crescente numero di ciclisti, che ordinav **Serie B. S. A.** per le loro macchine, costruite meccanici del luogo.

(Dal Manuale B. S. A. che si spedisce gra

B. S. A.

netti Armando, Negro Achille, Norero Agostino, Parodi Aldo, Pescio Alberto, Piombino Aldo, Poggi Luigi, Porrini avv. Ranieri, Robiolo Florindo, Roggeri Ubaldo, Saameli Giovanni, Sacco Alberto, Sampò sottot. Giulio, Sorrentino Amedeo, Sorrentino Enrico, Sorrentino Ernesto, Tixy Guglielmo, Traverso Bartolomeo, Traverso Mario, Vaccheri Luigi, Vallebella Francesco, Vassallo Lorenzo, Vergottini Faraone, Voltolin cap. Giulio.
Alassio. — Ferrando Enrico.
Andora. — Negro Emilio.
Bogliasco. — Carbone Emanuele, Gabinetto di Lettura, Risso dott. Ernesto, Roncagliolo e Corsanego, Sotteri Ferdinando, Vigo don Giuseppe.
Bolzaneto. — Boing Marcello.
Castelnuovo Magra. — Carlini Francesco Pietro Giovanni.
Chiavari. — Frugone Giovanni.
Cornigliano. — Ghiara Ferruccio Vincenzo.
Nervi. — Girardini Mario.
Pegazzano. — Antonello Costante.
Pegli. — Negrotto cav. Enrico, Spicharz Lino.
Pieve di Sori. — Mezzano Emilio.
Pontedecimo. — Capurro Attilio, Grondona Valente.
Quinto al Mare. — Ponsiglioni Giorgio.
Recco. — Parodi cav. Vitt. Emanuele.
Rivarolo. — Repetto Silvio, Storace Angelo.
S. Giovanni Battista. — Parodi don Giuseppe.
Sampierdarena. — Arnolfi Luigi, Bassano Lorenzo Pasqual, Borzino Luigi Adolfo, Comoglio Elio, D'Oria rag. Libero, Frassinetti Adriano, Gaggero Luigi, Guinsella Liberto Felice, Merani Mario, Valli Giuseppe.
Santa Margherita. — Ciana Alberto.
Savona. — Benso Giovanni, Besio Bernardo, Dotto Giuseppe, Falco Giuseppe, Ferro Nicolò, Izzi ing. Salvatore, Leoncini Giacomo, Marchi rag. Aldo, Mattiauda avv. Bernardo, Minuto Giov. B., Pulcini Francesco, Ronco Ernesto, Sanvenero Giuseppe, SUCHENTRUNK EMMA, Tagliasco Antonio, Varaldo Enrico, Vigna Federico.
Sestri Levante. — Bollo Attilio.
Sestri Ponente. — Ferrari Manlio.
Spezia. — Bordigone Ettore, Grammatico Augusto, Marmori Renato, R. Liceo Ginnasio « Lor Costa », Ugo Giuseppe, Viglino Pietro.
Sturla. — Merea Roberto.
Varese Ligure. — Andreotti Giuseppe.
Zoagli. — Cavasso Raphael, Janin Valentino.
GIRGENTI. — Martinelli Giovanni, Noto Raffaele.
Campobello di Licata. — Città Burgio Arcangelo, Zaso dott. Giovanni.
Sciacca. — Arone di Bertolino Pietro.
GROSSETO. — *Buriano.* — Becattini Alfredo, Del Mela Giovanni, Lotti Virgilio, Magnani dott. Michele.
Campagnatico. — Bianchi Arturo.
Giuncarico. — Scarafia don Gabriele.
Massa Marittima. — Bindi Cesare, Crocchi Renato, Ghini Paolo.
Orbetello. — Marini Umberto, Sebastiani Iosè.
Roccastrada. — Oratori Corradino.
LECCE. — Buonerba ing. Francesco, Fautilli geom. Francesco, Franzini ing. Enrico, Verderamo Gabriele.
Galatina. — Galluccio Luigi, Venturi Antonio.
Mesagne. — De Maria Umberto.
Ostuni. — Docci geom. Luigi, Marocco geom. Giovanni.
Taranto. — Marchi Pier Francesco, Pappacena avv. Nicola, Pellé Giovanni.
LIVORNO. — Bacchereti Umberto, Capecchi Lauro, Cozza Conte ing. Luigi, Fini Giovanni, Gragnani Giuseppe, Lepri Angelo, Pini Carlo, Piqué prof. Giulio, Puliti Giuseppe.
LUCCA. — Lamoretti Dante, Luporini Alberto, Marinelli Francesco, Pfanner ing. Giuseppe.
Bagni di Lucca. — Crivellari Leone.
Bagni Montecatini. — Cipriani Cipriano, Giovannini Tito.
Borgo a Mozzano. — Lotti Giuseppe.
Camaiore. — Di Beo Rodolfo.
Pescia. — Battaglini Luigi, Unione Sportiva Pesciatina.
Querceta. — Federigi Giuseppe.
Tempagnano Lunata. — CASENTINI IDA.
MACERATA. — Orciani Carlo.
Cingoli. — Gabrielli Giuseppe.

Appena terminato: Le Larousse pour tous

Nouveau Dictionnaire encyclopédique illustré (in lingua francese) completo in 2 volumi ben legati in 8 (21×30,5) di 2000 pagine, 1800 incisioni, 300 tavole illustrate, ecc.

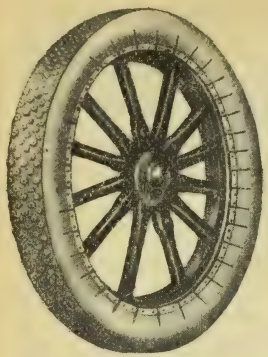
L. 50 — *Concedo il pagamento rateale di L. 5 — al mese senza aumentare il prezzo.*

H. O. SPERLING - Libraio di S.M. la Regina Madre d'Italia - **MILANO - Via Carlo Alberto, 27**

Biciclette STYRIA
Motociclette REPUBLIK
Casse forti **TANCROS-VIENNA** sicure contro il fuoco e le infrazioni.
Macchine da scrivere HAMMOND
Automobili **Laurin-Klement** 8-9 12-14 16-18 35-40 60 HP.
Junghunzlan (Boemia)
(Vetture - Omnibus - Camions)
Costruttori delle automobili postali Cattaro - Montenegro.
Biciclette, Motociclette e Macchine da scrivere anche a rate, dietro referenze di primo ordine.
Chiedere cataloghi e certificati con riferimento al presente avviso alla Ditta I. WOLLMANN-PADOVA Rappresentante

Auto-Garage Centrale
MILANO
Vicolo S. Carlo, N. 3 (Via Monforte)
APERTO TUTTA LA NOTTE
OFFICINA
COSTRUZIONI - RIPARAZIONI
CARICA ACCUMULATORI
Forniture complete
Deposito e rifornimenti benzina con impianto di sicurezza brevetto "Martini & Hüneke" (Soc. Bergomi)
Telefono 95-90 — provvisorio.
Telegrammi: Autocentral - Milano

LIQUORE TONICO DIGESTIVO DITTA ALBERTI BENEVENTO STREGA



SOVRACCOPERTURE "HUMBERT", l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA", in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI", in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES — Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA", (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.

U. DE BONMARTINI - Milano **Via Plinio, 5** (Corso Buenos Ayres)
Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

A tutti i membri del Touring Club Italiano saranno mandati i Cataloghi per Vetture e Cicli **DE DION-BOUTON**
Farne domanda alla Società Anonima Garages E. Nagliati, Firenze, Borgognissanti, 56, indicando il numero di tessera.

Sono pronti i Modelli 1910

BICICLETTE

FRERA

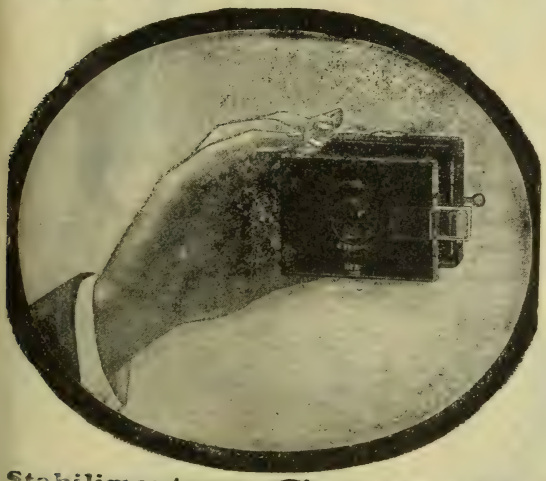
Prima di fare acquisti domandate Catalogo che viene inviato gratis e franco dalla

MILANO = SOC. AN. FRERA = TRADATE

Matelica. — Amandolini avv. Alessandro, Antonelli Pilade, Club Sportivo Matelicese, Marini Assar.
Pollenza. — Camiletti don Bernardino.
Porto Civitanova. — Pierangeli Walter.
Porto Recanati. — Lucangeli ing. Giovanni.
San Severino. — Marzioli don Enrico.
Tolentino. — Mari Francesco.
Treia. — Angelelli Umberto, Senigallia Antonio.
MANTOVA. — Beccaria Incisa Luigi, Bellini rag. Umberto, Comper Gino, Lacava ten. Domenico, LEVI ved. BERLA CORINNA.
Asola. — Buzzi Antonio, Società Sportiva Asolana « L'Ercole ».
Bozzolo. — MELEGONI ELETTRA, Piazza Omero.
Castiglione Stiviere. — Caldera Luciano.
Gazzuolo. — Gasparetti ing. Italo.
Guidizzolo. — Barrai dott. Polluce, Gasapini Ferruccio.
Mariana. — Bacchi Italo.
Medole. — Buzzacchi Giovanni.
Moglia. — Municipio.
Revere. — Polacco Umberto.
Suzzara. — Zanfrognini dott. Ettore.
Viadana. — Cavallari Eugenio.
Virgilio. — Scansani Paride.
MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Bianchini Giorgio, Ciancarelli Cesare, Mercanti Andrea, Muraglia Gino.
Piazza al Serchio. — Pietrazzini Alessandro.

MESSINA. — Campione Rosario, Celi Giuseppe, De Vecchi Pellati ten. Enrico, Mandalari Matteo, Mezzasalma Arturo, Motti rag. Enrico, Remora Salvatore, Sabatini Eugenio, Serughi ten. Vincenzo.
Galati di Tortorici. — Bianco dott. Antonino.
Lipari. — Renda Giuseppe, Scolarici Tommaso, Siracusano Filippo.
Spadafora. — Topi dott. Mario.
MILANO. — Adamoli ing. Riccardo, Albertani Adamo, Amorosi Egisto, Ancona Rino, Andò Gerolamo, Andronio Luigi, Annoni Evaristo, Antonini Giacomo, Arcagni Cesare, Archenti Giuseppe, Argenti Antonio, Airoldi Amilcare, Asiani Carlo, Audisio Guglielmo, Baer Rodolfo, Balsamo Ernesto, Bandirali Roberto, Banfi Federico, Banfi Gianfranco, Banfi Pasquale, Barberi ing. Raimondo E., Barbieri Luigi, Bardoni Luigi, Barlassina Romeo, Barnabò Francesco, Barzaghi Prassitele, Basilio Alfredo, Battaglia Michele, Battante Oreste, Belloni Giuseppe, Benassero Benasedo Luigi, Bertoni Ettore, Bettinelli Fedele, Bianchi Antonio, Bianchi Giov. B., Bianchi Giuseppe, Biandrà Dario, Bignami Luigi, Biraghi Carlo, Boldini Roberto, Boldrini Guglielmo, Bolter Angelo, Bordoni Luigi, Borgarelli rag. Adolfo, Borroni Ambrogio, Boselli Ambrogio, Bosisio Enrico Ettore, Bottai Amleto Nello, Botticelli Giuseppe, Bottini Pompeo, Brambilla Attilio, Brugnatelli Cesare, Bucher Rodolfo, Buffoni Francesco, Buzzi Luigi, Caimi rag. Alessandro, Calegaris Angelo, Callegaris Enrico, Callegaris Marco Everardo, Calvello Edoardo, Campani Esaute, Canale Edoardo, Canniggia Carlo, Cappellini Severo, Capriotti Enrico, Carbonati Pietro, Cardani Antonio, Cardinali Nicolino, Cardone Dino, Carini Giuseppe, Carminati Pasquale, Carubelli Riccardo, Carugo Carlo, Carutti Eugenio, Casella Ettore, Casiraghi Siro, Casoli Guglielmo, Cassi Guido, Castellani Carlo, Castelli Alberto, Castoldi Augusto, Cavajani rag. Cesare, Cavenaghi Felice, Cavezzali Alfredo, Cavezzali Giovanni, Ceccon avv. Vittorio, Cerri Riccardo, Ciraolo Francesco, Club Alpino Italiano Sezione di Milano, Colombo Angelo, Colombo Arturo, Colombo Rodolfo, Colombo Vittorio, Conelli ing. Einardo, Confalonieri ing. Angelo, Confalonieri Giannino, Corba Alessandro, Corbari Algido Dante, Corbellini Carlo, Coretta Dante, Corsini Ceccardo, Crespi Carlo, Crinelli Gino, Cristini Licurgo, Curti Ernesto, Curtino Augusto, Dalmasso dott. Giovanni, De Alessandri Siro, De Baillon Gioacchino, De Bernardi rag. Carlo, De Carli Giuseppe, Degli Occhi avv. Giuseppe, Del Beccaro Carlo, Dewolf Giuseppe, Le Distillerie Italiane, D'OSASCA DECIO con-

Apparecchio Goerz "Pocket Tenax,,



per lastre 4 ½ × 6 cm.

Apparecchio d'ingrandimento
GOERZ "TENAX..

Volume e peso ridotti ai minimi termini.

Nessun pezzo sporge dall'apparecchio.

Obbiettivo GOERZ doppio anastigmatico f. = 75 mm.

Si mette a fuoco tanto per la distanza di due metri come per l'infinito.

Catalogo gratis e franco a richiesta.

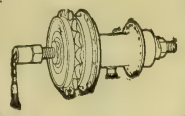
Dimensioni dell'apparecchio chiuso centimetri 9×7×2.

In vendita presso tutti i negozianti di forniture fotografiche

Stabilimento Ottico **C. P. GOERZ** Società per Azioni

BERLIN-FRIEDENAU, 115

VIENNA Stiftgasse, 21 — PARIGI 22, rue de l'Entrepôt — LONDRA 1/0 Holborn Circus — NEW-YORK 7... East 130th Street



È là in alto della compiuta salita

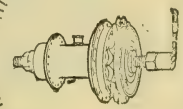
che avete pienamente conto dei vantaggi che dà

IL MOZZO "EADIE - FAGAN"

e solo di là sapete dare a tali vantaggi tutto il loro grande valore. Dopo d'esservi giunti siete meravigliati di trovarvi in tanta buona e fresca condizione:—In altri tempi toccavate queste salite in tale stato che vi faceva desiderare di non esservi giunto, ora la "Piccola Leva" ha modificato tutto ciò e col ridurvi la moltiplica del 25% di quella che adoperavate in pianura, vi appiana le salite, vi fa valicare le montagne! Vi meravigliate di ciò? Chiedetene la conferma all'esperienza di migliaia di ciclisti, esperienza alla quale potete partecipare anche voi esigendo dal v/ fornitore che la v/ bicicletta sia montata col mozzo "Eadie - Fagan" a cambio di moltiplica e ruota libera.

Rappresentante per l'Italia: Ditta GIULIO MARQUART - MILANO - Via Melegnano, 5

E' fabbricata dalla Birmin ham Small Arms Co. Ltd. - Birmingham (Inghilterra)



tessa CAROLINA, Faggian Vincenzo, Faini rag. Attilio, Fava Luigi, Ferrara geom. Enrico, Ferrero dott. Filippo, Ferrua Domenico, Fiazza ing. Mario, Figarolli Giuseppe, Finzi Umberto, Fochi Alessio, Fodale Antonino, Foini Alfredo, Folcia Antonio, Fontana Aldo, Fontana Ettore Angelo, Fornara Carlo, Fornasari Ugo, Fortini Enrico, Fossati Aurelio, Franciosi Antonio, Franzosi Clemente, Fuser prof. arch. Giulio, Gagliardi Guglielmo, Gajoni Francesco, Galanti Luigi, Gallesio G. B., Galli Aurelio, Galli Gabriele, Gammaretti Eldorado, Gattelli Carlo, Gatti Luigi, GattiniFrancesco, Gavirati Giovanni, Gerli sottot. Mario, Gherardi Augusto, Gherri Carlo, Ghezzi Giuseppe, Ghiringhelli Cesare, Gilberti Arturo, Ginelli Giovanni, Gioja Decio, Girani Carlo, Girani Giovanni, Gomboli Gino, Gonelli Dante, Gorla prof. Giuseppe, Grob Seth, Guarneri Ricciotti, Guattarini Giuseppe, Guidi Antonio, Guzzetti Umberto, Introini Lamberto, Italia Filippo, Ivaldi dott. Stefano, Langé Romano, Lanzani Guido, Leggio Giovanni, Lettri Francesco, Levatino Umberto, Libbiani Luigi, Lombardo Massimo, Lovati Paolo, Luzzana Luigi, Luzzani Carlo, Macchi Pietro, Maestrelli Giuseppe, Magenta Antonio, Magnani Pietro, Magnini Galeazzo, Maissa Elio, Majocchi ten. Virgilio, Malugani Angelo, Mangiagalli rag. Vittorio, Marcenaro rag. dott. Ulrico, Marchetti Giorgio, Marchini Oreste, Mariani Giuseppe, Marnati Leonida, Martignoni rag. Enrico, Marvelli Eugenio, Marzano Amedeo, Marziani Giulio, Marzocchi Alberto, Mascheroni Luigi, Maspero Oreste, Massari Icilio, Mauri Agostino, Mazzola Guido, Mazzucchelli Oreste, Mazzucchelli Pasquale, Membretti Felice, Menozzi Dante, Mentasti Lorenzo, Mereghetti Luigi, Meroni Silverio, Michel Carlo, Michelotti Cesare, Mignardi rag. Romeo, Mincuzzi Ettore, Minola dott. Gaetano, Minoletti Giulio, Minotti Giuseppe, Monciardini Luigi, Moneta Antonio, Moratti Cesare, Moretti Marco, Morganti ing. Alfonso, Moro Gaetano, Morpurgo Marcello, Motta Attilio, Motta Tancredi, Mura Marras Salvatore, Muzio Stefano, Nardini Oreste, Nava Felice, Navoni Giacomo, Negretti Luigi, Nembro Guglielmo, Nicolazzi dott. Roberto, Nicoletti Arrigo, Nini Corrado, Noseda Umberto, Onesi Oreste, Origene Giovanni, Orlandi Guglielmo, Pagani Enrico, Pagani Paolo, Palazzolo Piero, Palestra Battista, Palvarini Mario, Panfilli Bruno, Paracchini Antonio, Paredi Luigi, Pavia ing. Giacomo, Pellissier Pietro, Penotti Adolfo, Persico rag. Teodoro, Peruzzotti Pasquale, Petroli Guglielmo, Piantanida Cesare, Piatti Luciano, Piatti Pietro, Piazza Carlo, Pizzi Umberto, Pizzigoni Benito, Pizzocri Giuseppe, Pojaghi rag. Virgilio, Pojni Francesco, Polloni Ismaele, Pomé Angelo, Ponti Ettore, Porcio Berry Emilio, Porta avv. Carlo, POZZO' LINA, Premi Gustavo, Prevosti Febo, Quercioli Elvezio, Querini ing. Guido, Radaelli Guido, Ranza ing. Attilio, Ratti Giovanni, Ravagnati Angelo, RAVIZZA MARINA, Realis Dante, Rebuscini Fortunato, Reda Goffredo, Redaelli Achille, Redaelli Carlo, Reggiani Ulisse, Reiser Umberto, Restelli Camillo, Righini Albino, Riva Achille, Rodolfi Angelo, Rognoni Angelo, ROLANDI PICCI IDA, Rolando rag. Silvio, Romano Pasquale, Ronconi G. B., Rosa Arturo, Rossetti Giovanni, Rossetti ing. Giuseppe, Rossi Benigno, Rossi Gaetano Giuseppe, Rosti Giannino, Rovati Luigi, Rubinato Ettore, Sacchi Giuseppe, Sala Guido, Salomone rag. Elpidio, Santagostino Giovanni, Santagostino Luigi, Scalini dott. Giacomo, Scardin dott. Francesco, Schiavio Ferruccio, Scotti Massimiliano Alfredo, Scribani rag. Eugenio, Seminari Ambrogio, Senigaglia Arrigo, Seraldo Leone, Silva Giuseppe, Silva Luigi, Soika rag. Giovanni, Somazzi Andrea, Somazzi Roberto, Sordelli Enrico, Spada G. Battista, Staffelbach Ermanno, Stagni Bassano, Tews Walter, Tocchetti Antonio, Traversi Pietro, Trivelloni arch. Bonaventura, Turati Francesco, Uslenghi Giuseppe, Vaccaro Giuseppe, Vaghi Francesco, Valsecchi Antonio, Vannotti Roberto, Vendramin Antonio, Venegoni Ercole, Venegoni Pietro, Vercellotti Giovanni, Vercellotti Tomaso, Vezzoli Enrico, Vesentini Carlo, Viganò Arturo, VillaErminio, VillaRinaldo, Villa Vittorio, Vitale Giuseppe, Vitali dott. Vittorio Carlo, Vivaldi Emilio, Volpi Alessandro, Volpi Carlo, Zacchetti Oreste, Zacconi Gastone, Zaffarini Arturo, Zaino Arturo, Zanaboni rag. Achille, Zanella ing. Paolo Emilio, Zanzi Angelo, Zarges Ermanno, Zeppegno Giovanni, Zoja rag. Giuseppe.

Abbiategrasso. — Crugnola Leone, Melles Ernestino.

Afori. — Terragni Paolo.

Bareggio. — Club Ciclistico Pro-Juventute.

Bellusco. — BARTESAGHI MARIA.

Bollate. — Asnaghi Luigi.

Busto Arsizio. — Avanzini Aldo, Crespi Angelo, Venzaghi Silvio.

Carate Brianza. — Bellandi Dante.

Casorate Sempione. — Murena don Carlo.

Cassano d'Adda. — Carrara Lorenzo.

Cassano Magnago. — Bossi Alfredo, Brusa Giovanni.

Castegnate. — Colombo Ermenegildo.

Luce elettrica portatile

per tasca, casa, vetture, biciclette

Lampadine, Pile, Accumulatori

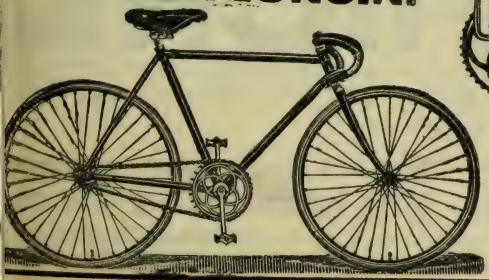
GRATIS Catalogo illustrato N. 22

ACERBONI *CORSO VENEZIA, N. 12* **MILANO**

BICICLETTE MOTORETTE FURGONOINI

Chiedere Cataloghi modelli alle Officine DEI **1910**

MILANO - Via Pasquale Paoli, 4



VITTORIO ROSSI & C.

Via Ponte Seveso, 35 - MILANO - Telefono 97-55

Concessionari Esclusivi di tutta la produzione delle Officine Legnanesi

Automobili "WOLSIT"

Cicli "WOLSIT" = "LEGNANO" = "WOLA"

Agenti Generali per l'Italia dei Cicli ed Automobili **"HUMBER"**

Cicli "ORIO" della rinomata Fabbrica Nazionale dei F.lli Orio di Piacenza .. ..

Il più grande assortimento in TUBI DI ACCIAIO tirati a freddo senza saldatura in tutti i diametri e spessori.

Agenti Esclusivi delle Gomme per Cicli BERGOUGNAN di CLÉRMONT-FERRAND

CHIEDERE LISTINI SPECIALI

I NEGOZIANTI *e* RIPARATORI *che non avessero ancora ricevuto il* ***Catalogo illustrato delle***

Biciclette e Serie } **Abingdon - Dürkopp - Sun**
Solar - Racer - Piper, ecc.

sono invitati a farne subito richiesta. — Essi vi troveranno anche un ricchissimo assortimento di Accessori *e di tutto quanto è necessario al loro commercio.*

CAMILLO OGGIONI & C.

9, Via Lesmi — MILANO — Via Ausonio, 6

È uscito il Catalogo, nuovi modelli 1910, biciclette

GÖRICKE

il massimo della perfezione in fatto di solidità, scorrevolezza ed eleganza.

Domandatelo alla Società

Göricke & Alterauge - Corso Indipendenza, 5 - Milano

Telefono 41-32

Castellanza. — Bernocchi Camillo, Caldiroli Angelo, Ramperti Maurizio.
Cernusco sul Naviglio. — Rosti Giuseppe Ottorino.
Cerro al Lambro. — Pensotti don Giacomo.
Cesano Maderno. — Molteni Angelo, Spotti Pietro.
Cinisello. — Ferré Giovanni, Villa Domenico.
Cislago. — Bosisio Ambrogio.
Codogno. — Morandi rag. Giovanni, Sordelli Enrico.
Corsico. — Pomi rag. Giuseppe.
Desio. — Brambilla Giuseppe, Camnasio Osvaldo, Club Desio, Manzotti Giuseppe, Meda Antonio, Meda Guglielmo, Padoan Giulio Cesare, Pirovano Marco, Sala Giovanni, Viganò Carlo, Villa Camillo.
Gallarate. — Franchinetti Giuseppe, Guenzani Emilio, Peroni Luigi, Sala Pasquale.
Gerenzano. — Sergiusti nob. Carlo.
Gorgonzola. — Cavenaghi Ant nio.
Gorla Primo. — Singer Cesare.
Gorla Minore. — Landoni Luigi,
Greco Milanese. — Merli Cesare, Uggè Giuseppe.
Legnano. — Colombo Ambrogio, Crespi Achille, Dell'Acqua Vittorio, Gaspari Giulio, Usuelli Edoardo, Valle Emanuele.
Lodi. — Ferrari Emilio, Livraghi Rinaldo, Stabilini rag. Giulio.
Lodi Vecchio. — Bergamoschi Gaetano.
Magenta. — Donarini rag. Adelfo.
Marnate. — Pigni Umberto.
Meda. — Piemonte Carlo.
Melegnano. — Casero don Fortunato.
Mezzana Superiore. — Portaluppi don Angelo.
Montanaso. — Spinelli Giuseppe.
Monza. — Barzaghi Giovanni, Benallio Cirillo, Bettinetti Antonio, Bollani Francesco, Bolognini Antonio, Crippa Angelo, Garbagnati Carlo, Magni Aldo, Pozzi Romeo, Radaelli Antonio, Scandroglio Napoleone, Società Veloce Club Monzese, Villa Carlo, Violani ing. Giovanni.
Musocco. — Brambilla Daniele, Pavesi dott. Tomaso.
Parabiago. — Zaroli Giovanni.
Peschiera Borromeo. — Locatelli Giovanni.
Pioltello. — De Ponti Eleno.
Pobbia. — Veloce Club di Musocco.
Rho. — Morandi Natale, Perego Ettore.
Robecco sul Naviglio. — Bertoglio dott. Ottorino.
Sacconago. — Gagliardi Giovanni.
S. Pietro Seveso. — Cazzaniga Luigi, Morandi Pietro, Orsenigo Natale.
S. Stefano al Corno. — Salaroli Arnaldo.
Saronno. — Cordini rag. Davide, Dotti Enrico, Gianetti Giuseppe, Mari Edoardo, Monti Ambrogio.
Seregno. — Giussani Umberto, Grassani Giulio.
Sesto S. Giovanni. — Gallina Cesare, Righelli Giuseppe, Spadaccini Edoardo.
Solbiate Olona. — Castelletti Domenico.
Somma Lombardo. — Birigozzi Vito.
Tainate. — Bianchi Vincenzo.
Truccazzano. — Colli ing. Cesare.
Vanzago. — Verga Fossignol Gian Giulio.
Verano. — Circolo Sportivo, Mottadelli Achille, Tagliabue ing. Marco.
Vimercate. — Cuneo Amedeo, Napoleone Attilio.
MODENA. — Barbanti ing. Domenico, Bargagli Stoffi nob. Luigi, Bussetti rag. Vittorio, Casini prof. Luigi, Ferrari Renzo, Gianoli Carlo, Marchi Alfredo, Miselli Riccardo, Righetti ing. Eugenio, Saltini Umberto, Superbi Gaetano e Figlio, Tosatti Lino.
Carpi. — Diacci Alfredo.
Fanano. — Monari Giuseppe.
Formigine. — Società Virtus Sport.
Pavullo nel Frignano. — Balestri Sante, Biagi Vincenzo, Boschi Giuseppe, Minelli Francesco, Scaglioni Giovanni.
Riolunato. — Campani Ottavio.
Sassuolo. — VICINI ved. TERZI DOMENICA.
Vignola. — Azzani Arcangelo, Mutinelli avv. Marino, Sanlej Silvio.
NAPOLI. — Albani Federico, Aschettino Antonino, Astuni ing. Giuseppe, Buscemi avv. Rosario, Cannada Bartoli avv. Gaetano, Castagnola Ernesto, Compagna bar. Francesco, Cottone Alfonso, De Cuocis ten. Edoardo, Del Guercio Emilio, Galdieri don Agostino, Grieco Guglielmo, Hauser Alfred, Iappelli avv. Carlo, Juan Franco, Marchesi Carlo, Marcone ing. Giuseppe, Marino

F.lli BRIGATTI - Corso Venezia, 33 - MILANO
ARTICOLI DI SPORT - SPECIALITA' PATTINI PER GHIACCIO E A ROTELLE - FOOT BALL - LAWN-TENNIS
Si assumono costruzioni di campi per Lawn-Tennis e pattinaggio a rotelle e su ghiaccio
Rappresentanti:
CICLI MAINO
e CICLI BIANCHI

GOMME PIENE PER OMNIBUS E CAMIONS

Agenzia e Deposito:
Bonzi & Marchi
POLACK
MILANO
VIA S. NICOLAO, 1
Filiale: TORINO
VIA C. ALBERTO, 9

PNEUMATICI PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI

MOTORI PER AVIAZIONE
COSTRUZIONI AERONAUTICHE
ELICHE, ACCESSORI
MONOPLANI "REBUS"
RESTELLI & C. - Strada Vercellese, 200 - MILANO
REBUS

Società Ligure
Piemontese
Automobili

TORINO
GENOVA

S

AUTOMOBILI
INDUSTRIALI

Vincitrici
di tutti
i concorsi
ufficiali.

SPA

AUTOMOBILI
DA TURISMO

Trionfatrici
di tutte le principali Riunioni
del 1909.

A

MOTORI PER
AVIAZIONE

Preferiti
per la loro
leggerezza
e solidità.

rag. Edoardo, Mascia Giovanni, Mercurio Cesare, Rinzivillo ten, Vincenzo, Rondino Francesco, Siciliano Carmine, Strada Primo, Teodori Giuseppe, Testa Giuseppe, Tribbia Alberico.
Frattamaggiore. — Novelli Giovanni.
Portici. — Bruno Giovanni.
S. Giovanni a Teduccio. — Savino Ferdinando.
Sciano di Vico Equense. — Samengo Luigi.
Torre Annunziata. — Pupo Giuseppe.
NOVARA. — Adami rag. Ambrogio, Camurati Angelo, Ghisoli Giovanni, Parca Francesco, Romano Giovanni.
Ameno. — Cavagnino geom. Francesco.
Arona. — Rondini don Stefano.
Biella. — Cervetti Giuseppe, Grotti Gaetano, Stellino Aldo, Tersoglio Alfredo, Vercelli Pasquale.
Borgomanero. — Chironi Fortunato, Jemoli Giuseppe, Pagani Carlo, Pastore Enrico.
Calasca. — Isolana Felice.
Caltignaga. — Ceresa Antonio, Ceresa Giuseppe.
Cameriano Novarese. — Rè dott. Attilio.
Campertogno. — Toni don Stefano.
Cannobio. — Municipio.
Cavaglio d'Agogna. — Baroli dott. Amilcare.
Chiavazza. — Magliola Andrea.
Cossato. — Rovidati Mario.
Crodo. — AMBROSINI MARIA, Giovanninetti Giacomo, Pellanda Paolino.
Crusinallo. — Cappellaro Luigi.
Domodossola. — Bosco Bartolomeo, Falcioni comm. avv. on. Alfredo, Manciga Gino, Pacozzi Giacomo.
Fobello. — Giacobini Camillo.
Fornero. — Oglina don Carlo,
Galliate. — Besson dott. Guglielmo.
Gargallo. — Toesco Achille.
Gattinara. — Santagostino Alfredo.
Ghiffa. — Ferri Vincenzo, Società Sportiva.
Graglia. — Bertinetti Igino, Borrione Severino.
Intra. — De Marinis Mauro, Verazzi Mansueto.
Invorio Inferiore. — Barbagli don Luigi.
Lessona. — Cappa Secondo.
Livorno Vercellese. — Pezza geom. Augusto.
Meina. — Apostolo don Francesco, Caretti don Antonio, Minazza Romolo.
Muzzano. — Simonetti Giuseppe.
Nonio. — Muggetti Giovanni.
Occhieppo Superiore. — Mosca Pietro.
Pallanza. — Bolter dott. Carlo Antonio, Cremonesi Gaspare, Municipio.
Piatto. — Squillario Gioachino.
Pogno. — Perolio Luigi.
Pontegrande Bannio. — Ziviani Ferruccio.
Roasio. — D'Alberto Giacomo.
Rocca Pietra. — Milesi Silvio.
S. Maria Maggiore. — Porinelli Mario.
Santhià. — MENSA MARIA, Zapelloni geom. Giuseppe.
Spoccia. — Lo Calzo Eugenio.
Stresa. — Municipio.
Strona. — Biola Livio, Tappa Dario.
Valle Mosso. — Botto Severino.
Varallo Sesia. — Marchetti Oscar.
Vercelli. — Biroli Luigi, Francolino avv. Carlo Maria Settimio, Giribaldi Fortunato.
Vigliano Biellese. — Ambord Adolfo.
Villadossola. — Bianchetti Bernardino, Romeggio Anselmo.
PADOVA. — Bulfon Arnoldo, De Nat Angelo, Fumagalli Adolfo, Morassutti ing. Domenico, Oblach Erminio, Pozzi Giulio, Sartori Luigi, Zago Vittorio.
Abano. — Salvagnini Antonio.
Pontelongo. — Paccagnella Guido.
S. Pietro in Gù. — Mattiello Giovanni.
Saonara. — Sgaravatti Angelo.
Stanghella. — Centanini dott. cav. Francesco.
PALERMO. — Amitrano Stefano, Bozzo Gaetano, Chrambach ing. Fritz C., Cudia Alberto Filippo, De Lachenal Alessandro, Di Benedetto Francesco, Ferrara Francesco, Gionfrida Luigi, Li Bassi ing. Ernesto, Maccarone Giuseppe, Mancinelli Arturo, Mancinelli Raffaele, Mazzarella ing. Salvatore, Panvini Sigismondo, Randi Andrea, Sacchiero Luigi, Sala Convegno Ufficiali 34° Fanteria, Salaroli cap. Felice Augusto, San Martino ten. Angelo, Scalia Mirto Luigi, Stiscia Giuseppe, Vanni Benso cav. Giuseppe.
Castelbuono. — Turrisi Forti Giuseppe.

BIELLA & C.
MILANO
Via Monforte, 19 — Telefono 95-90
SOCIETÀ FORNITURE ELETTRICHE PER AUTOMOBILI

Rappresentanti Esclusivi per l'Italia della Casa
LOUIS GIANOLI di PARIGI
Chiedete Cataloghi

SPORT D'INVERNO
L'aria fredda e viva rovina la pelle.
Per prevenire questo inconveniente adoperate ogni giorno la vera
CRÈME SIMON
PARIS

LA FORZA E LA SALUTE

mediante il nuovo sistema di cultura fisica.

Sviluppa rapidamente tutti i muscoli del corpo, lo rende robusto e sano Richiede poco tempo (10 minuti mattina e sera) e nessuna fatica. — Adottato dai migliori atleti e corridori del mondo intiero e da tutte le persone che desiderano avere una buona salute.

AUMENTO MUSCOLARE IN TRE MESI:

Torace, 10-12 cm. — Bicipide o coscia, 6-8 cm.
Avambraccio e polpaccio, 3-4 cm.

CORSO SPECIALE PER AUMENTARE LA STATURA DELLE PERSONE PICCOLE.

Opuscolo illustrato sarà inviato gratuitamente a tutti i soci del T. C. I. che invieranno il buono qui sotto ed un francobollo da 25 centesimi per le spese postali al Prof. E. WEHRHEIM
Villa Serpolette, Cannes
(Francia)

BUONO PER RICEVERE GRATIS UN OPUSCOLO ILLUSTRATO.

Nome: .....

Indirizzo: .....

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili

CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI

Chiedere il nuovo listino alla Ditta

GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine

Sconto 10% ai soci del T. C. I.

VELOCIPEDI DI PRIMO GRADO

ATALA

CHIEDERE CATALOGO 1910

GUIDO GATTI & C.

MILANO

Riparto Gambaloita N. 50 A

Marineo. — Cangialosi avv. Salvatore.
Ustica. — Rigoni cap. Angelo.
PARMA. — Astolfi nob. Astolfo, Coppini Guido, Graziola dott. Gerardo, Ortalli avv. Gherardo, Poncini ing. Giuseppe, Sozzi avv. Ferdinando.
Busseto. — Veroni Alfredo.
Cassio. — Padovani don Ernesto.
Colorno. — Rizzardi Nildo, Unione Sportiva Colornese.
FornovoTaro. — MontanariGiorgio.
Pieveottoville di Zibello. — Corbellini dott. cav. Cesare.
Salsomaggiore. — Simonetti Giovanni.
Soragna. — Borsi Alberto, Corbellini Genesio, Corsi dott. Giuseppe.
Sorbolo. — Bo Manfredo, Botti dott. Amato, Brasca Alberto, Rovatti Floriano.
Vigatto. — Lanzi Francesco.
Vigheffio. — Cavazzini Dante.
PAVIA. — Bensi Carlo, Chiesa Gigi, D'Ascenzo Panfilo, Morani Agostino, Preti Dino, Vittadini Franco.
Borgarello.— Bono geom. Giuseppe.
Casteggio. — Guardamagna Agostino.
Castelnovetto. — Sabajno Flaminio.
Corteolona. — Cavagna Amilcare, Gandolfi dott. Carlo, Kürlimann Giovanni.
Genzone. — Migliazza Spizzi Ruggero.
Mede. — Gaggeri Francesco, Signorelli Luigi.
Miradolo. — Ardemagni Marco.
Mortara. — Collimedaglia Francesco, Ferraris Ermenegildo, Giudice Mario, Milanesi Pietro, Nai Anselmo, Pina Pietro, Rognoni Angelo, Rolandi Giuseppe, Romussi Ferruccio, Rovatti rag. Angelo, Sacchi Antonio.
Rivanazzano. — Spalla Pierino.
Stradella. — Venini Mario.
Vidigulfo. — Pina Luigi.
Vigevano. — Nobis Felice, Pastormerlo dott. Giacinto, Valania rag. Eugenio.
Voghera. — Casto Giuseppe, Cavagna Ettore, Maschio Mario.
PERUGIA. — Valentini conte Antonio.
Assisi. — Antonini Amedeo, Vignati Piero.
Carnaiola. — Meoni Tullio.
Castiglione del Lago. — Galeazzi Terzilio.
Città della Pieve. — Sbavaglia prof. Salvatore.
Città di Castello. — Scuderi Paolo.
Fara Sabina. — Galletti dott. Tommaso, Magni Costantino.
Foligno. — Cecchini Giovanni, Falfari Colombo.
Monteleone Orvieto. — MEARINI in POSARELLI ROSA.
Orvieto. — Lardani Vincenzo.
Rieti. — Venucci prof. cav. uff. Eugenio, Cristina Olinto, Dall'Aglio Giovanni, Fallerini Giovanni, Giovannelli dott. Bernardino, Renzi ing. prof. Augusto, Stoli dott. Filippo.
Spoleto. — Barale prof. Giuseppe, Pompei Pompeo, Sulpizi Francesco.
Terni. — Attili Attilio, Sarrini Attilio.
PESARO. — Gagliani cap. Pasquale.
Mercatino Marecchia. — Giampaoli Augusto.
Mondavio. — Società Ciclistica « Virtus ».
S. Lorenzo in Campo. — Borri Giovanni Adolfo.
S. Angelo in Vado. — Rossi Carlo.
Urbino. — Gabinetto di Lettura.
PIACENZA. — Flores Riccardo, Pionetti Ferruccio, Prati Carlo.
Bettola. — Masera Enrico.
Carpaneto. — Municipio.
Ferriere. — Bocciarelli Rodolfo, Cinotti avv. Francesco.
Fiorenzuola d'Arda. — Luccadini Angelo.
Gragnano Trebbiense. — Parisi Oreste.
Grazzano Visconti. — Subacchi Paolo.
Gropparello. — Bracchi Benvenuto.
S. Lazzaro Alberoni. — Pece prof. don Angelo Michele.
PISA. — Badalassi dott. Policarpo, Baduel ing. Giulio, Bertolucci Gino, Carrerar dott. Roberto, Ceccherini Nello, Dossy De-Liperi Francesco, Gigli Ugo, Manetti dott. Oberto, Marconi Egisto, Mastiani Brunalli conte comm. Teodoro, Pardo Rogues Giuseppe, Rinaldini Francesco, Tognetti Giuseppe Bruno, Trinci Mario.
Bagni S. Giuliano. — Valleggi dott. Ranieri.
Cascina. — Adorni Braccesi Giuseppe.
Luciana. — Giustiniani march. Brizio.

Premiato Stabilimento Artistico Industriale
AUGUSTO GEROSA
MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)
INCISIONI — SMALTI — MINIATURE
Oreficerie ed argenterie smaltate
STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI
Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.
Coppe con fregi smaltati
Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

MONARCH
la migliore macchina a scrittura visibile
MONARCH VISIBLE
16 VIA DANTE — VIA DANTE 16
PIZZI AMATORE — MILANO

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Ing. L. TROUBETZKOY & C.
MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO
FARI - FANALI
GENERATORI
Brevettati TROUBETZKOY
SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.
CHIEDERE CATALOGHI

D.R G. LANGBEIN & C.O MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)

Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la

Deratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura

MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, FULITRICI, ECC.

Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essiccamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000

Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1908 L. 15 067 969, 93

RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITA' CIVILE

La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Società Anonima — Capitale L 105.000.000 interamente versato

Fondo di riserva ordinario L. 21.000.000 — Fondo di riserva straordinario L. 14.000.000

Sede Centrale: MILANO

ALESSANDRIA - BARI - BERGAMO - BIELLA
BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO-ARSIZIO
CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA
LIVORNO - LUCCA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA
ROMA - SALUZZO - SAVONA - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA

Rappresentanze a TUNISI, presso Banque Commerciale Tunisienne
BRASILE, presso Banco Commerciale Italo-Brasiliano

In vendita solamente presso i Negozianti di apparecchi fotografici e accessori.

SATRAP

Carte fotografiche e sviluppatore

Chemische Fabrik auf Aktien (vorm. E. Schering)

Sezione Fotografica ▣ Charlottenburg, Tegeler Weg 28-33

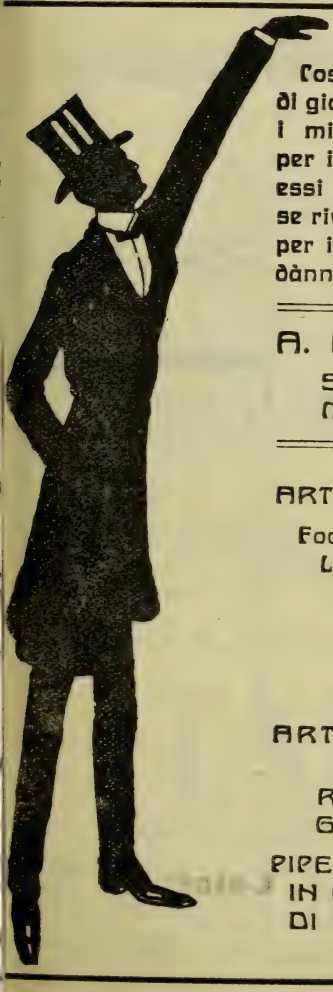
PNEUMATICI

BATES

dell'antica fabbrica **W. & A. Bates Ltd. di Leicester**

Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

Peccioli. — Ginutini Dens. Dedit, Matteucci Giovanni, Sevieri Giovanni.
Portovecchio di Piombino. — Lazzarini Lauro.
Ripafratta. — Stecher Matteo Jos.
Terricciola. — Benvenuti Italo, Ruschi Enrico.
Volterra. — Colivecchi Orazio, Cosi Amilcare, Inghirani Iacopo, Museo Biblioteca Guarnacci.
PORTO MAURIZIO. — Lupi dott. Cristoforo, Massabò rag. G. Batt.
Bordighera. — Alborno Anacleto, Alborno Severino, Alborno Silvio, Bianchieri Angelo, Bonavia Pietro, CAVERZAGHI ENRICHETTA, Corradi Orazio, Pastorini Francesco, SILVANA PASQUALINA.
Borghetto S. Nicolò. — Biancheri Duilio, Poggi Lavino.
Coldirodi. — Rambaldi Giorgio Mario.
Piani Borghetto. — Ronco Silvio, Valentinotti Luigi.
San Remo. — Balestra Bernardo, Bestagno Giacomo, Borgna comm. gen. Valerio, January G. V., Mangia Nullo, Oggier Ernesto.
Torri. — Balestra Andrea, Lorenzi G. Batt.
Triora. — Viale Prore avv. Cesare.
Ventimiglia. — Beltrami Giovanni, Bono Settimo, Brett Alfred, La Face Antonino, Salamito Giovanni.
POTENZA. — Baldelli Alfredo.
Bernalda. — Armento dott. Achille, Fischetti dott. Angelo, Panio Francesco Maurizio.
Castelluccio Inferiore. — Scirchio Francesco.
Forenza. — Laratro Michele.
RAVENNA. — Associazione Generale Impiegati Civili, Cossovich Giuseppe.
Cervia. — Bartolucci Pietro, Foli don Antonio, Pilandri Romano.
Conselice. — Fabbri Natale, Olivieri Aristide.
Faenza. — Mazzotti avv. Giacomo.
Fusignano. — Grossi Ulisse.
Lugo. — Cavaradossi di Thoet nob. dei baroni di Toetto della Scarena ten. Alessandro.
Massa Lombarda. — Onofri Antonio.
Pisignani di Cervia. — Celestini don Archimede, Tugnini Primo.
S. Michele. — Ballardini rag. Leopoldo.
Valle S. Martino. — Camerini Alfr.
S. Zaccaria. — Montanari Giuseppe.
REGGIO CALABRIA. — Mazzi sottoten. Ildovaldo.
Gerace Marina. — Noya ten. Alberto, Porpora cap. Luigi.
Gioia Tauro. — Spiotta Giuseppe.
REGGIO EMILIA. — Chiari Oreste, Circolo Ufficiali 15° Artiglieria Campagna, Ficarelli Amerigo, Guidetti dott. Pietro, Malpezzi Ugo.
Campegine. — Ferrari don Antonio.
Carpineti. — Odi Francesco.
Scandiano. — Fontana geom. Decio, Riva Aristide.
ROMA. — Alfonsi Turiddo, Angeletti Ernesto Enrico, Anzellotti Adolfo, Ascione Vincenzo, Baldi Pasquale, Barucci Giulio, Beltrami Amedeo, Berruti Giuseppe, Bobbio Adolfo, Bozzo Gravina cap. Giovanni, Cardinali Dino, Cardoni Renato, Camerini Umberto, Campanari march. Alessandro, Campanella Alberto, Cerza avv. Pasquale, Chiorino cav. Curzio, Cianetti Enea, Circolo Ufficiali Regg. Lancieri Firenze (9), Codogni Mario, Cristofani rag. Giovanni, Cussino cap. Giuseppe, Dalzio ten. Remo, D'Antonio Pietro, Di Fratta Pasquale, Di Prinzio Angelo, Dodi Leone, Fiammazzo Giuseppe, Fraschetti Tito, Fioretti avv. Paolo, Fontani Ferruccio, Fortu-



Così alto salterete di gioia acquistando i miei articoli, sia per il guadagno che essi vi procurano, se rivenditori, come per il piacere che vi dànno, se acquirenti.

A. RAIMONDI
S. Vicenzino, 4
MILANO

ARTICOLI SPORT
Foot-ball
Lawn-Tennis
Cricket
Croquet
Ping-Pong
ecc.

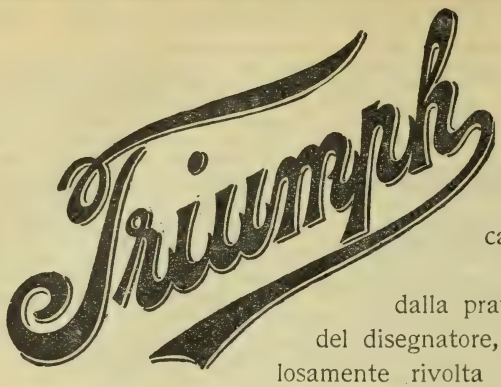
ARTICOLI SOCIETÀ
Roulettes
Giuochi, ecc.

PIPE
IN PANNOCCHIA DI GRANTURCO

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

"LA LUMINOSA"
REGINA DELLE LASTRE FOTOGRAFICHE!
SERRAVALLE SCRIVIA

Le Lastre SCHLEUSSNER
le più raccomandabili per paesaggi e lo sport
Listino à richiesta.
Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.



La "TRIUMPH,, è la bicicletta che procura la maggiore soddisfazione ed il maggiore diletto nelle gite turistiche a cui attira la buona stagione, tanto è perfettamente esatta e meccanicamente studiata.

Dalla eleganza, dalla scorrevolezza, dalla praticità e robustezza emerge la genialità del disegnatore, l'accuratezza della lavorazione scrupolosamente rivolta tanto nelle parti essenziali, come nei più minuti dettagli. — Basta osservare una bicicletta "TRIUMPH,, per persuadersi che la sua lavorazione accurata è affidata esclusivamente ad esperti meccanici e da ciò ne deriva l'indiscutibile superiorità sulle altre marche, la cui lavorazione, per motivi economici, è affidata alle donne.

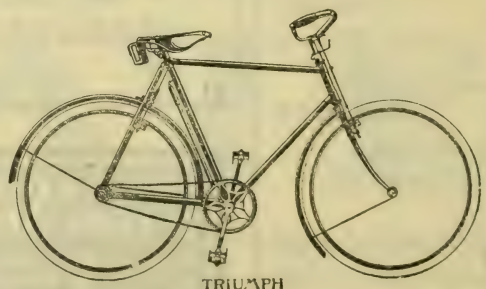
Sui MOTOCICLI "TRIUMPH,, con e senza debrayage, ogni elogio sarebbe superfluo, poichè ovunque apprezzati come i migliori esistenti in commercio.

Chiedere Catalogo che si spedisce gratis e franco di posta dalla

The Triumph Cycle Co. Ltd. - Coventry (England)

oppure da qualsiasi dei nostri Rappresentanti qui sotto elencati.

MILANO - Palmiro Zignone succ. Attilio Beretta, Corso Porta Romana, 65.
ANCONA - R. Arduini Marchini.
BERGAMO - Paolo Brignoli, Via Paleocapa, 1.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Corso Garibaldi, 11.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
LIVORNO - G. Gambini, Piazza Carlo Alberto, Via Giovannetti.
LODI - Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
NOVARA - Carlo Baragioli, Via Carlo Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Borgo Leon d'Oro, 10
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage.
PESCARA - D'Aurelio Melfino.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 14.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 9.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.



TRIUMPH

nati geom. Camillo, Gormelli Cornelio, Grammatico Alessandro, Guareschi dott. Rinaldo, Innocenti Gualtiero, Lamacchia Giovanni, Leoni ing. Augusto, Sua Ecc. Lwoff Alexandre, Maddaloni Roberto, Mandelli Ambrogio, Manfredonia Giovanni, Manni dott. Pietro, Marchesi Romeo, Mariani rag. Giuseppe, Matteini Emilio, Maulini dott. Ernesto, MONETI CLEMENTINA, Moscucci sottot. Saverio, Morandi Gaetano, Ottaviani Tomaso, Panizzoli Vincenzo, Panosetti Giacomo, Parisi ing. Salvatore, Passani rag. Luigi, Passoni Ezio, Piperno dott. Gino, Piscopo Giuseppe, Pozzi Clinio, Reggiani avv. Mario, Rio Carmelo, Rodi Ermete, Ruggeri Augusto, Saccà dott. Domenico, Sala Convegno Allievi Collegio Militare, Santucci Antonio, Schättgen Giuseppe, Siciliano Francesco, Thevenin Guido, TINAGLI LINA, Urbani Dario, Valenti Virginio, Valentini Massimiliano, Venzi comm. on. Giulio, Vicari Federico, Vicario Riccardo, Zanini Leopoldo, Zendrini dott. Andrea, Zignone Alessandro, Zucchetti Francesco.

Bracciano. — Gorini Ugo.

Cisterna. — Salvatori Angelo.

Fabrica di Roma. — Dello Stritto Francesco.

Tivoli. — Castelli Ferruccio.

Velletri. — Magnanelli prof. Alfredo.

Viterbo. — Crivello-Menotti rag. Luigi, Gialdroni magg. Giuseppe.

ROVIGO. — *Ariano Polesine.* — Dal Pra Guido.

Papozze. — Rossi Angelo.

SALERNO. — *Angri.* — Toscano dott. Giovanni.

Colliano. — Gaudiosi Leonardo.

Copersito Cilento. — Mangoni Lorenzo.

Oliveto Citra. — Manin don Battista, Nicastro Francesco, Rufolo Vincenzo.

Sarno. — Circolo Unione, Falciani cav. Francesco.

SASSARI. — Carta Giovanni, Zolezzi rag. Domenico.

Caprera. — De Murtas dott. ten. Amerigo.

Gavoi. — Luciani Atzena Giovanni.

Orgosolo. — Bechere Pietro.

SIENA. — Bruchi Aldo, Galgani Guido.

Chiusdino. — Marré avv. Carlo Alberto.

Colle Val d'Elsa. — Pianetti Paolo.

Montepulciano. — Pacchierini Vittorio.

Radicondoli. — Vanni dott. Agostino.

Sinalunga. — Circolo Ricreativo.

SIRACUSA. — Pappalardo Gaetano.

Augusta. — Annino not. Gaetano, Costantino ing. Bruno, Lavaggi contino Ottavio, Migneco dott. Maurizio, Ronsisvalle Pietro, Vinci Omodei Salvatore.

Modica. — Arena Salvatore, Civello prof. Emanuele, Criscione Vincenzo, De Leva Ruto Giovanni, Giardina avv. Carmelo Federico, Giardina avv. Eduardo, Giardina Francesco, Giardina Ruggero, Lorefice Bellomo Giorgio, Muccio dott. Raffaele, Rizzone Corrado, Tantillo avv. Giorgio, Zammit dott. Nicola.

SONDRIO. — Bellazzi dott. Gian Giacomo, De Bernardi Pompeo.

Morbegno. — Buzzetti Pompeo, Faggi Giuseppe, Fay Remo, Giboli Costante, Milanesi Tomaso, Rossi Giuseppe,

TERAMO. — Battaglia Albino, De Marinis Rodrigo.

Atri. — De Albertiis dott. Emidio, De Rosa Tommaso.

Castellammare Adriatico. — Francia Guido.

Giulianova. — Carosella Manfredo, Cavalli rag. Giacinto, Domenicucci Gino, Migliori Amato Alfonso, Sebastiani rag. Pasquale.

Montesilvano. — Vallini Vallo.

Moscufo. — Mariotti dott. Vincenzo.

Notaresco. — Monticelli not. Ascanio.

Torre dei Passeri. — Del Principe Giuseppe, Di Lorenzo Pierino.

TORINO. — Aghina Luigi, Allemandi Carlo, Allemano Matteo, Ambrosino Antonio, Ampalla Ettore, Barberis Arnaldo, Barbero Ugo, Becchio Adolfo, Belli Aldo, Bellocchio Dalmazzo, Beltramo Ermanno, Boccardo Spirito, Bolla Andrea, Bolla Angelo, Bonadé Bottino rag. Guido, Bosco Pietro, Bosio Carlo, Botto-Micca ing. Mario, Bricco Giovanni, Bruno di Cussanio avv. Ermanno, Buttin Felice, CAIS DI PIERLAS OTTAVIA, Caluso Giuseppe, Campora Mario,

LA MOTOSACOCHE
LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
IMPORTANTI MODIFICAZIONI · CATALOGHI GRATIS
SOCIETÀ MECCANICA ITALO GINEVRINA · Via Freyus 26 TORINO

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Premiato Stabilimento Artistico
UNIONE ZINCOGRAFI
Via Spontini, 5 - MILANO
Telefoni 71-08 • 21-81
FORNITORI DEL T.C.I., DELLO STATO
E DELLE PRIMARIE CASE EDITRICI
RAPPRESENTANZE: TORINO - GENOVA - FIRENZE
MODENA - COSTANTINOPOLI

"The World's Best,,

SWIFT

CYCLES

The Swift Cycle Company Ltd. - Coventry

LA MACCHINA DEL TURISTA PRATICO E DELLO SPORTMAN ELEGANTE

Agente Gen. per l'Italia con Deposito: MARIO BRUZZONE
Corso Lodi, 15 - Milano

Rappr. per Milano: PIZZI AMATORE - Via Dante, 16

Cronometro T. C. I.
- GRATIS ai Soci -

CHE PRESENTANO TRE NUOVI SOCI CON L'ACQUISTO NELLO STESSO TEMPO DEGLI ARRETRATI DELLA CARTA D'ITALIA.

Richiedere modulo speciale con biglietto portante le iniziali C. T.

Casa fondata nel 1866 **HERM. RIEMANN - CHEMNITZ-GABLENZ (Sassonia)** Più di 750 operai

LA PIÙ RINOMATA ED IMPORTANTE FABBRICA GERMANICA DEL GENERE

Fanali, Fari, Generatori ed Accessori per Cicli, Motocicli ed Automobili

Cataloghi illustrati gratis e franco a richiesta. Vengono dati in consegna ai soli negozianti dell'articolo.

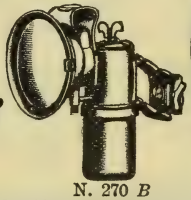
MARCA DI FABBRICA

Guardarsi dalle falsificazioni. I veri fanali "Riemann,, portano impresso la marca di fabbrica.

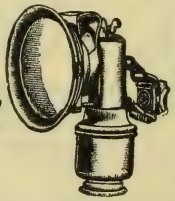
Rappresentante Generale per l'Italia: F. B. RICCO - TORINO, Via Petrarca, 7

N. 298 N. 205

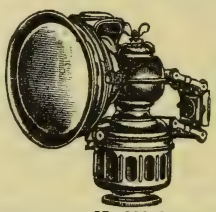
N. 237 *B*



N. 270 *B*



N. 250 *C*



N. 226 *B*

N. 234 *B*

N. 227

CICLI

RALEIGH

DI FAMA MONDIALE

Agenzia Generale per l'Italia:
ETTORE VEZZONI - MILANO

Rappresent. per Milano: ALESSANDRO GNOCCHI
Via S. Agnese, 4

PNEUMATICI INARRIVABILI!

QUICK

Depositari esclusivi:

Bini & Foà MILANO Via Bronzetti N. 11

OFFICINE MILLER

COSTRUZIONI AREONAUTICHE

TORINO - Via Legnano, 9

Telefoni: 30-88 e 36-68

ESECUZIONE DI QUALSIASI MACCHINA PER VOLARE DIETRO SEMPLICE SCHIZZO .. ..

AEROPLANI — ORTOTTERI — ELICOTTERI DIRIGIBILI .. ..

ESECUZIONE DI PROGETTI .. ..

MOTORI EXTRALEGGERI PER AERONAUTICA BREV. "MILLER,, 35-45, 60-70, 90-100 HP. ..

REGOLATORI AUTOMATICI DI EQUILIBRIO PER MACCHINE VOLANTI BREV. Ing. MILLER

MONOPLANO "MILLER,, m² 22 - m. 7×7 CON MOTORE "MILLER,, 35-40 HP., PESO Kg. 250 IN ORDINE DI MARCIA, COMPLETO L. 12500

Canale Antero, Canzio Ezio, Capellaro Mario, Caramelli Carlo, Caretto Cesare, Carronbeva Vittorio, Casassa Giuseppe, Castellaro geom. Mario, Cattilino Giulio, Cerati Carlo, Cerrati Antonio, Cuminetti Stefano, De La Pierre Giulio, Della Chiesa ten. Carlo, Desirello Agostino, Destefani Giuseppe, Doglione Ugo, Faraldo Carlo Desiderato, Ferraris Federico, Ferrero Mario, Fino Alfredo, Gazzetta Giuseppe, Ghirardini Giuseppe, Ghiron Ettore, Ghiron geometra Guido, Giupponi ing. Luigi, Gobbi Luigi, Gobbo comm. ten. gen. Gaetano, Gonella Giovanni, Gremo Giuseppe, Grignolo avv. Augusto, Grossi Giuseppe, Guareschi Pietro, Guglielminelli Ernesto, Guglielmino Alessandro, Guinzio Francesco, Jemina Alessandro, Jesi Alberto, Lajolo Mario Luigi, Lange rag. Guglielmo, Levi Mario, Levi ing. Salvatore, Lichtenhahn Guglielmo Alberto, Limido Cesare Augusto, Lingua Giuseppe, Lucio Felice, Majotti Secondo, Malavasi Roberto, Martinotti Felice Alessandro, Massimo Luigi, Mastellari Didino, Meda Giovanni, Meldi Giuseppe, Molino Ernesto Luigi, Momigliano avv. Alessandro, Montini geom. Biagio, Morosini Luigi, Natelli Francesco, Navone Giuseppe, Norzi Eugenio, Oggero Oddone, Paglia Umberto, Pennazio Ettore, Perardi Oreste, Pereno Cesare, Petrino Gaspare, Piantanida Ettore, Picollo Mario, Pisani Valente, Ponsetto Luigi, Ponti Carlo, Pramaggiore Carlo, Preti Augusto, Pugli Guglielmo, Quaglia avv. G. B., RATTI GEMMA, Ravinetto Pietro, Raynaudo Bartolomeo, Resegotti Lorenzo, Rettori Alberto, Ricci Basilio, RISSONE LIVIA, Rolle Giuseppe, Ronca Guido, Rossotto Bartolomeo, Sacerdote Mario, Salvaja Mario, Sandri Giuseppe, Saroldi Roberto, Serra Camillo, Serra Luigi, Shaw ing. J. F., Sinigaglia dott. Moisè, Taglione Giovanni, Tarizzo Domenico, Testoni Vittorio, Torti Innocente, Vaira Matteo, Vandone Ernesto, Vanzina Filippo, Varengo Giuseppe, Venturi Giuseppe, Vercelli Romualdo, Vergnano Carlo, Vergnano Emilio, Wild Enrico, Zanza Mario.

Alpignano. — Berardi Emilio.
Aosta. — Carbonera Paolo.
Azeglio. — Allaria Antonio.
Balangero. — Borsetti Adolfo.
Bardonecchia. — Farina Adolfo, Feliciangeli dott. Ludovico, Rossi Pietro.
Borgata Leumann. — Sport Club Leumann.
Caselle Torinese. — San Lorenzo Eugenio.
Cesana Torinese. — Mongini cap. Camillo.
Chieri. — Marchetti Andrea.
Ciriè. — Unione Sportiva Ciriacese.
Condove. — Banchiero Umberto.
Cumiana. — Turinetto ing. Attilio.
Ivrea. — Francesetti di Mezzenile cav. Pio.
Lanzo. — Simona Carlo.
Montaldo Dora. — Ferrandis Ettore.
Montanaro. — Cossavella don Stefano.
Morgex. — Leggiardi Emilio.
Nole. — Marucco dott. Romolo.
Perrero. — Rostan dott. Amedeo.
Pinerolo. — Allard Luciano, Corentino Sebastiano, Mazza ten. Mario. Volpini rag. Luigi.
Rosta. — Gilli Davide.
Scarmagno. — Sciacero Francesco.
Settimo Vittone. — Peretto Pietro.
Stupinigi. — Buglioni di Monale Carlo.
Venaria Reale. — Pollano Michele.
Volpiano. — Grassini geom. Domenico, Vivenza Nicola.
TRAPANI. — Drago Pietro, Lapone sottot. Luigi.
TREVISO. — Biondi dott. Emerigo, Chiarioni Silvio, Giudici prof. dott. Marcello, Manuelli cap. Stefano, Negro ten. Matteo, Pietrobon Guido, Sorelli Luigi.
Conegliano Veneto. — Busolli ten. Gerolamo, Circolo Ufficiali 2° Artiglieria Montagna, Guseo Pietro, Savinelli Giuseppe.
Cordignano. — Circolo Sociale di Lettura.
Montebelluna. — Schiavinato Leopoldo.
Vazzola. — Nardi dott. Lino.
UDINE. — Fruch Enrico, Loi dott. Giulio, Mazzoleni dott. Pietro, Rizzi dott. Roberto, Zamparo Antonio, Zamparo Luigi.
Ampezzo. — Losso Valentino.
Cividale. — De Nordis conte Edgardo, Diplotti Achille, Lucchitta Antonio, Zuliani avv. Romano.

non dovete

(a meno di voler far un torto a voi stessi) acquistare una Bicicletta, senza prima aver osservata una **"GRITZNER,,** ***di ultimissimo modello 1910. — Supera di gran lunga tutto quanto è stato sin qui prodotto nell'industria ciclistica.***

Esaminare specialmente la particolarità dei nuovi manubri e freni. Le biciclette **"GRITZNER,,** (pneus "Dunlop,,) sono costruite non soltanto per chi adopera la bicicletta per puro diletto, ma anche, e specialmente, per coloro che della bicicletta se ne servono tutti i giorni per pratica utilità su strade o sentieri di campagna.

Materiali ottimi. — Lavorazione perfettissima.
Grande scorrevolezza ed eleganza.

35 anni di esercizio ***Agenzie in tutta Italia***

Chiedere splendidi cataloghi illustrati alla Ditta

ENRICO FLAIG - Via Moscova, 15 - MILANO

Comeglians. — Tolazzi Ferdinando.
Cormor. — Bandiani Erasmo, Rizzi Attilio, Visca Giuseppe.
Giais. — Della Vedova Angelo.
Gonars. — Giuliani Giuliano.
Grizzo. — Abretto Duilio, Miniutti Luigi.
Malnisio. — Borghese Candido, Carpoca Luigi.
Maniago. — Di Maniago conte Olvrado.
Martignacco. — Delser Carlo.
Montereale Cellina. — Cortella Stefano, Dinat Antonio, Rossi Fogo Giovanni, Roveredo Angelo, Sossio Cimino.
Ospedaletto. — Picco Silvio.
Pontebba. — Canova Luigi, Coen Ettore, Ferrari Paolo.
Pordenone. — Puppin Pietro.
Pravisdomini. — Di Panegai conte Antonio.
S. Martino. — Da Re Giuseppe.
S. Pietro al Natisone. — Miani Attilio.
S. Vito di Fagagna. — Lanzana Enrico.
Tarcento. — Club Ciclistico Tarcentino.
Travesio. — Lucco Giuseppe.
Trivignano. — Caissutti Olivo.
VENEZIA. — Ajola Domenico, ALBANESI FERNANDA, Bettanini prof. Giuseppe, Bettini dott. Furio, Cittolini Luigi, Concina Giovanni, Folin ing. Giuseppe, Gerardis Riccardo, Maioli Arturo, Morabito Bruno, Moro-Lin Cesco, Predonzan Ettore, Quaglio dott. Celio, Rocca Leone, Samassa Arturo, TOSO MARIA ANGELA, Traldi Luigi, Valier Amedeo, Vimercati rag. Giovanni.
Mestre. — Cuccarolo Antonio, Fabbri Arturo, Minerbi avv. Lodovico, Simionato Primo.
VERONA. — Angeli Attilio, Ansaldi cav. uff. ing. Francesco, Auti Marcello, Barbesi Giulio, Bressan Guido, Calabi ing. Emilio, Calderoni Silvio, Cardini Giovanni, Fracasso rag. Edoardo, Lovera Carlo, Magni Alessandro, Marini Vittorio, Minotti Giacomo, Murari Alfredo, Mutinelli Oreste, Pacini dott. Italo, Predassi prof. rag. Domenico, Rizzotti cav. avv. Silvio, Rufino rag. Armando, Salomoni Belisario, Thea dott. Giuseppe Iginio, Tisato Francesco, Zambaldi Giorgio, Zamboni Giovanni.
Caprino Veronese. — Unione Popolare.
Cerea. — Ambrosini dott. Gabriele, Desteffani dott. Pietro.
Correzzo. — Spaziani Gracco.
Garda sul Lago. — GARBINI AUGUSTA, RECCHIA GIUSEPPINA.
Montorio Veronese. — Dalla Chiara dott. Alfonso.
Nogara. — Nuvolari Guido.
Ronco all'Adige. — Turco Antonio E.
S. Massimo all'Adige. — Marchiori Remigio.
Tregnago. — Imparato avv. Giuseppe.
VICENZA. — Fasolo Giuseppe, Gastaldon Giosuè, Marchente rag. Francesco, Menegotto Gino, Porta dott. Emilio, Rizzi Pietro, Sormani Giov. B., Zanini Quintilio.
Bassano Vicentino. — Baldovino Giuseppe, Callegari Piero, Girotto Giuseppe.
Mason. — Cadore Lino.
Piovene. — Gorini Giovanni.
Rocchette. — Sartori Luigi.
Schio. — Gasparella Rino.
COLONIA ERITREA. — *Cheren.* — Pontiglioni Efisio, Spinosa Mattia.
Ghinda. — Giuliani Angelo, Scossari dott. Diego, Tessitore geom. Bruno Maria.
Mansura. — Lanzani Pier Luigi.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Benedetti dott. Nicolò, Circolo Ciclistico « Marte », Corazzia Roberto, Marni Luciano, Mattich Attilio, Morpurgo Carlo, Rustia Silvio, Ruzzieri ing. Guido, Società degli Studenti Triestini, Tonini Ettore, Visintin Giovanni.
Abbazia. — Buttera Guglielmo, Pascotto Paolo.
Gorizia. — Budin Giuseppe, Costantini Augusto, Cumar Giuseppe Carlo, Roghella Carlo Ruggero, Zorzut Cirillo.
Gradisca d'Isonzo. — Franzotti Francesco.
Pola. — Corsano Costante.
Romans. — De Michellini Edoardo.
Sagrado. — Perissutti Enrico.
TRENTINO. — *Bezzecca.* — Cis

APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO

FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

Via A. Manzoni, 31 - MILANO

MACCHINE e UTENSILI

per la meccanica di Precisione e di Costruzione e la Fonderia, per Costruttore in ferro, per Elettricista, Gasista, Idraulico, Lattoniere, Fabbrica scatole di latta, per Falegnameria, Carpenteria, Segheria, ecc., ecc.

Utensili Reishauer

LANCIA

1910 VETTURE LEGGERE 1910

con UN SOLO MOTORE di 20-30 HP.

Quattro diversi modelli di chassis:

Tipo corsa leggero, velocissimo, per due e tre posti.
Tipo ordinario da grande turismo.
Tipo allungato per vettura da città.
Tipo ordinario con guida inclinata per Torpedo-Body.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

Via Petrarca, 31 - TORINO - Telefono 27-75

Telegrafo: "Lanciauto - Torino„

Camillo, Cis Cesare, Orandini Ettore.
Livo. — De Pretis dott. Giovanni.
Rovereto. — Angelini Orazio.
PROVINCIE DIVERSE. — *Budapest.* — Serafini Serafino.
Feld Kirchen. — Borghi Guido, De Palese Nicolò, De Palese Romano, Schiavon Tullio.
Fiume. — Klemen Eugenio.
Praga. — Vins Antonio.
Segna. — Krajacz cav. Ladislao.
Vienna. — Palumbo arch. Pietro.
Villaco. — Brovedani Antonio.

Belgio.

Anvers. — Automobile Club Anversois.

Francia.

Asnières-sur-Seine. — Demoustier Georges.
Coulonniers. — Bertinaria Pierre.
Nizza. — Beebe M. J. Arthur, Cugnotot Edgard.
Parigi. — Foster Giraud.

Principato di Monaco.

Montecarlo. — Alborno Sebastiano, Fontana Angelo.

Germania.

Berlin. — Whiting E. B.
Datteln. — Marcon Nicolò, Mizzaro Giuseppe.
Mülhausen. — Minetti Edoardo.

Inghilterra.

Londra W. — Hill M.
Thornfield. — MYERS FLORA.

Russia.

Post Drowianoi. — Simonis Antonio.

Spagna.

Amor de Dios. — Florente J. P.
Cartagena. — Calamari Camillo.

Svizzera.

CANTON DI FRIBURGO. — *Freiburg i. B.* — PELTZER MARIA.
CANTON DI GINEVRA. — *Vernier.* — Gallo Giuseppe.
CANTON DI NEUCHATEL. — *Neuchatel.* — Morucco Giuseppe.
CANTON DI URI. — *Andermatt.* — Schibli Teodoro.
CANTON DI VAUD. — *Chardonne.* — Béguin Arnaud.
CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Pavia Cesare.
CANTON GRIGIONI. — *Schatzalp-Davos.* — Bratiano avv. Radu.
CANTON TICINO. — *Arogno.* — Rossi Umberto.
Bellinzona. — Morelli Ambrogio, Ostini Giuseppe, Rupp Ernesto.
Biasca. — Rezzonico Giovanni.
Giubiasco. — Guarneri Roberto.
Iragna. — Ruggeri Bortolo.
Lugano. — Palazio Ernesto, Pobbi Battista, Simonetti Nicola.
Magliaso. — Pizzi Pietro.
Malvaglia. — Cadra Luigi.

AFRICA.

Aïn Arko. — Parrinello Ugo, Piccasso Enrico, Ricci Enrico, Tani Ireneo.
Alessandria Egitto. — Barda Clemente D., Bassano Raoul, Camera Italiana di Commercio, Grasso Vladimiro, Guttieres Pegna Alberto, Lombardo rag. Ugo, Pace Umberto, Valle Bey cav. Angelo.
Cairo. — Biagiotti avv. Ferdinando, Impelizzieri Umberto.
Kasserine, — Porcu Antonio.
Suez. — Deperais cav. uff. Luigi.
Tripoli di Barberia. — Bastianini Ettore.

A ERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Allentown. — Selvini Edgardo.
Detroit. — Brooks Alanson.
Midland Park. — Pitter Felix G.
New York. — Bolognesi Aldo, Daggett avv. Joseph M., Powers Thomas.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Armstrong. — Cismondi Pietro.
Buenos Ayres. — Bertola Emilio.
Casilda. — Bilesio Carlo, Cova Eduardo, Cristiani Clemente, Mancinelli Francesco.
Los Molinos. — De Luigi Arturo.

Brasile.

Campinas. — De Luca Francesco.
Cruzeiro. — Rossetti Carlo.
Franca. — Enout dott. Oscar, Gualberto dott. Luciano, Julias dott. Giov. Antonio (jun.).
S. Paulo. — Baccaro Guido, Canton Umberto, Coppi Bruto, Da Costa Moniz Antonio, De Lima

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

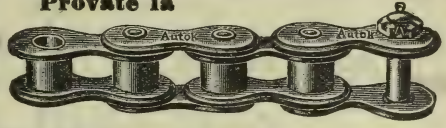
PIC-NIC

Posata completa nel formato di un semplice temperino da tasca

Ai soci L. 2,70 in manico alpacca
» 2,20 » » fibra
Spedizione raccomandata contro cartolina-vaglia

MAZZATENTA e C. - Via Spartaco, 8 - MILANO

Provate la



La migliore
La più economica

CATENA "AUTOK,, per automobili
Dep. presso H. KOENIG - Via Ariosto, 27 - MILANO - Telef. 36-66

AUTOMOBILI
ITALA

Nuovi Modelli 1910

Esclusiva di vendita per l'Italia:

Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Henrique, Descagni Joao, De Sonza George, Elia Giov. B., Gomes Albano, Gouvea Manuel (junior), Legramanti Pietro, Michelini Vitaliano, Nardella Michele, Sercelli Muzio, Vescovini Dante.
Santos. — Augerami Crescenzo.

Chilì.

La Serena. — Comparini Amedeo.
Santiago. — Pozzi Ferruccio.

Messico.

Camera Italiana di Lavoro e Commercio.
Nueva Casas Grandes. — Jacovetta Alessandro.

Perù.

S. Rafael. — Marabotto Giuseppe.

Uruguay.

Montevideo. — Bedetti Giuseppe, Bruzzesi Emilio, Figueira prof. Josè H., Kenifich Riccardo, Mognaschi Alberto P., Mognaschi Carlo, Parodi Federico, Ravotti prof. Luigi, Sburlati Edoardo, Selasco Attilio, Smaldoni Carmelo.

Venezuela.

Caracas. — Albanese Pasquale. Garibaldi prof. Emilio, Giordana ing. Domenico.

ASIA.

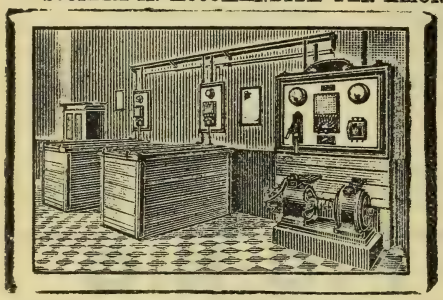
Bombay. — Nardone Cesare.
Tcheng-Tchou. — Goffin dott. Arthur, Rossignon Louis, Scoccia Antonio.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 FEBBRAIO 1910.

Soci annuali al 31 Dicembre 1909 . . .	N.	73 945
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc. . .	»	3 697
	N.	70 248
Soci nuovi 1910 inscritti al 31 Dicembre 1909	»	1 651
dal 1° Gennaio 1910, al 15 Febbraio . . .	»	2 839
Totale Soci annuali	N.	74 738
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1909 . . .	N.	3 292
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Febbr. 1910	»	286
	N.	3 578
TOTALE SOCI . .	N.	78 316

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi

Industria Galvanica WERTH & C.
SOCIETÀ IN ACCOMANDITA PER AZIONI



Corso Vercelli, 18 — **MILANO** — Telefono 27-00

Riparto Elettrochimica e Galvanotecnica:
Progetti e costruzione d'Impianti di: Nichelatura, Ottonatura, Ramatura, Doratura, Argentatura, Zincatura, Stagnatura, Piombatura, Platinatura. — Apparecchi per la galvanizzazione in massa di minuterie, chiodi, viti, occhielli, ganci, ecc. - Brevettato.
Paste per pulire tutti i metalli. — Sali di nichel preparati. — Galvano plastica in rame, nichel, argento e ferro.

Riparto Elettrochimica:
Dinamo per elettrolisi. Centinaia di certificati attestano la loro bontà. Motori elettrici d'ogni genere. — Trasformatori, Aggregati. — Istrumenti di misura. — Regolatori. — Trapanetti elettrici a mano. — Installazioni e forniture di completi impianti di Pulitura e Arrotatura.

MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI
IN DECALCOMANIA E DI METALLO
DECALCOMANIE per uso INDUSTRIALE e DECORATIVO.
G. DIDONE · MILANO · VIA VIGEVANO, 32.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortabile - G. N. Bianchi.
COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Auto-garage. F.lli Bochatey, prop.
FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.
FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON - Lungo l'Arno - Splendida posizione - Confort moderno. C. Gobbò, pr.
GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.
GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.
GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.
GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura lattea - Conduttura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water-closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.
MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Albe Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modi Acqua potabile in tutti i piani - Luce elettrica.
MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.
MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig et C
MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul princi del Corso V. Emanuele G. N. Bianc
MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.
MILANO — HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staz. Centr
SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PA HOTEL.

Tipografia CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO - Via Guicciardini 5

ANNO XVI 100.000 Copie N° 4 APRILE 1910

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

GRATIS AI SOCI

TOVRING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

SOCIETA' - FRANCO - ITALIANA

LEON BEAUX & C

MILANO

CARTUCCE PER TIRI

(Rinforzate con corazza metallica interna)

SPECIALI
PER
QUALSIASI POLVERE
SENZA FUMO
cioè:

WALSRODE
ROTTWEIL
MULLERITE
BALLISTITE
DIAMANTE
D. N.
SCHULTZE
ECC. ECC.

DIFFIDARE DALLE IMITAZIONI

DIFFIDARE DALLE IMITAZIONI

IN VENDITA PRESSO TUTTI GLI ARMAIUOLI

MASSIME ONORIFICENZE
A TUTTE LE ESPOSIZIONI NAZIONALI ED ESTERE

MILANO 1906 ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE **GRAND PRIX**

ANNO XVI - N. 4 - APRILE 1910. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

914,505
RI
v. 164

Ai Soci fotografi.

I soci sanno che la Commissione di propaganda « Per il bosco e per il pascolo » si è assunto l'impegno della pubblicazione in un triennio di un certo numero di operette che presentino loro, sotto tutti i suoi aspetti, il problema forestale, in modo da dimostrarne l'importanza e le connessioni anche dove queste sono meno conosciute.

Se queste operette devono avere un fondamento scientifico ineccepibile, la loro forma deve essere tale però che le renda gradite alla lettura e simpatiche e dimostrative all'occhio. Per questo ultimo scopo è necessario che esse vengano vivificate dalle illustrazioni, e per raccogliere i documenti fotografici che servano di base a tale abbellimento, il Comitato esecutivo sta in molte maniere provvedendo.

Uno dei modi prescelti è quello di chiamare soci e non soci, dilettanti e professionisti, a presentare quanto di interessante essi hanno o possono prontamente fare ad un Concorso fotografico.

E piuttosto che aprire un Concorso proprio, il Touring ha creduto bene di valersi della cortese ospitalità consentitagli dalla Sezione di Biella del Club Alpino Italiano, di cui era già indetto un Concorso Internazionale di Fotografia Alpina Invernale al quale aveva aggiunto, in una categoria secondaria, la presentazione di studi di fiori e vegetazioni.

Mercè intese intercorse in questi ultimi giorni, il Concorso della Sezione di Biella del Club Alpino Italiano è stato un po' modificato in questo senso: che la sua apertura è prorogata alla fine di maggio e che la categoria secondaria, *studi di fiori e vegetazioni*, viene trasformata in una categoria speciale promossa dal Touring Club Italiano intitolata « *Per il bosco e per il pascolo* ».

A questa categoria il Touring ha dedicato un migliaio di lire in premi, cosicchè il programma del Concorso viene definitivamente fissato nella forma che risulta più sotto.

La Direzione del Touring approfitta dell'annuncio che qui ne dà, per ringraziare la Sezione di Biella del Club Alpino Italiano, e in modo particolare il cav. uff. Vittorio Sella suo presidente onorario, il cav. Maurizio Sella e il signor Emilio Gallo, rispettivamente presidente e vicepresidente della Sezione, della cortesia dimostrata verso il nostro Sodalizio, ammettendolo ospitalmente a fruire dell'organizzazione già data al Concorso nell'intento di contribuire al lavoro della Commissione di propaganda « Per il bosco e per il pascolo ».

CONCORSO DI FOTOGRAFIA.

La Sezione di Biella del Club Alpino Italiano coll'appoggio della consorella Sezione di Varallo, ha indetto un CONCORSO INTERNAZIONALE DI FOTOGRAFIA ALPINA INVERNALE al quale saranno ammessi, in via secondaria, anche altri generi di lavori fotografici come descritti nelle seguenti categorie:

A) Studi, composizioni, istantanee di alpinismo in azione e di *sports invernali* (ski, pattinaggio, ecc.);

B) *Vedute alpine e paesaggi invernali;*

C) **" Categoria speciale promossa dal Touring Club Italiano ,, per fotografie di soggetti adatti per le pubblicazioni della Commissione del Touring Club Italiano di propaganda per il bosco e per il pascolo** (1);

E) Fotografie a colori, telefotografie, panorami, fotografie di areostati, ecc.

(1) Le fotografie che interessano per le pubblicazioni del Touring sono specialmente:

Fotografie in esemplari isolati o in gruppo delle essenze forestali propriamente dette e di quelle altre piante che interessano per la difesa del terreno: abeti, larici, pino (montano — nero — cembro), ginepro comune, tasso, quercia, (rovere — cerro — leccio), castagno, faggio, nocciuolo, carpino,

La pubblicazione di questo numero della « Rivista » è stata ritardata per anticipare a questo numero, in luogo di effettuarla nel numero del mese di Maggio (come è detto nell'avviso di convocazione, della « Rivista » di Marzo) la pubblicazione del verbale dell'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci, tenuta il 3 Aprile (vedi pagina 213). Scheda di votazione (vedi carta fuori testo).

GRUPPO DI *Pseudotsuga* (*Abies*) *Canadensis* A BIELLA.

(*Fot. ing. Erm. Sella - Riproduzione vietata*).

CONDIZIONI DEL CONCORSO:

ART. 1. — Possono concorrere tutti i dilettanti italiani ed esteri, e per la Categoria speciale (*C*) promossa dal Touring Club Italiano anche i professionisti.

ART. 2. — Potrà pure iscriversi, e però soltanto fuori concorso, chi eserciti la fotografia come professionista a scopo di lucro, salvo quanto è stabilito nell'articolo 1 per la Categoria speciale del Touring Club Italiano.

ART. 3. — Saranno ammesse al Concorso fotografie di qualunque formato e stampa, e senza limitazione di numero: anche una sola.

ART. 4. — Una Giuria composta dei signori: Bertarelli comm. Luigi Vittorio, vice direttore generale del T. C. I., presidente della Commissione del T. C. I. di propaganda per il bosco e per il pascolo — Ferrari dott. Agostino, socio del C. A. I. Sezione di Torino — Gallo Emilio, socio del C. A. I. Sezione di Biella — Guglielmina Battista, socio del C. A. I. Sezione di Varallo — Piacenza avv. Mario, socio del C.A.I. Sezione di Biella — Rey cav. Guido, socio del

---

noce, ontano, betula, platano, pioppo (bianco — nero — tremolo — piramidale — canadense), salici diversi (bianco — piangente — rosso — caprino, ecc.) olmo (campestre — montano), spaccasassi, frassino, orniello, erica, rododendro delle Alpi, corbezzolo, mirtillo, sambuco, viburno, caprifoglio, acero, tiglio, ailanto, evonimo, spincervino, marruca, corniolo, edera, gledischia, robinia, vitalba, crespino, ciliegio montano, pruno selvatico.

Semenzai e vivai boschivi, piantamenti di piante forestali, vedute di giovani boschi.

Operazioni di taglio delle piante, allestimento del legname e della legna da ardere, cataste, carbonaie, segherie.

Industria delle doghe e dei cerchi — idem del panieraio. — Trasporti dei prodotti dei boschi: a gerla, a treggia, a soma. Avvallamento del legname: coi palorci, colle risine, colla fluitazione.

Pascoli montani, mandrie e greggi al pascolo e all'abbeveratoio. Ricoveri. Scene di mungitura, di trasporto di latte.

Caseifici. I tratturi, la pastorizia transumante. Effetti del bestiame sui boschi rinascenti. Effetti del sovraccarico di bestiame sul pascolo.

Torrenti: bacini, gole, canali di scarico, coni di deiezione in terreni geologici diversi (calcari, marne, ecc.), franamenti, corrosioni.

Opere di correzione e di difesa: cavalletti e cassoni, traverse di ritenuta e di consolidamento, piazze di deposito, soglie, doccie pennelli e repellenti.

Difesa contro le valanghe: deviatori, spartitori; ponti di neve, danni delle valanghe.

Sorgenti, capofiumi, grotte con stillicidi, torrenti in secca o in piena, torrenti appiedi di una cerchia di ghiacciai nel periodo diurno di massima e minima portata.

Inondazioni caratteristiche: lacuali, torrentizie, fluviali.

Dighe per serbatoi montani d'acqua industriale, canali di montagna, irrigazione di pascoli con acque d'ingrasso, condotte elettriche, impianti elettrici montani.

Viabilità montana.

Fisionomia dei diversi terreni difesi o indifesi (abitati, paduli, laghi temporanei, ecc.).

Si richiama in modo particolare l'interesse che per le pubblicazioni hanno le *scene animate* di vita e industria montana.

CASTAGNETO A SAN GEROLAMO, PRESSO BIELLA.

(*Fot. ing. Erm. Sella - Riproduzione vietata*).

C. A. I. Sezione di Torino — Sella cav. uff. Vittorio, presidente onorario della Sezione di Biella; giudicherà inappellabilmente dell'ammissibilità dei lavori concorrenti ed assegnerà i premi.

I membri della Giuria potranno esporre soltanto fuori concorso.

ART. 5. — Sono a disposizione della Giuria i seguenti

PREMI:

Pel Concorso del Club Alpino Italiano:

Categoria *A*. — 1. *Coppa d'argento offerta da S. A. R. il Duca degli Abruzzi;* 2. Medaglia d'oro della Sezione di Varallo per le fotografie di alpinismo in azione; 3. Medaglia d'oro del Touring Club Italiano per le fotografie di *sports* invernali.

Categoria *B*. — 1. Quadro ad olio *Nubi sulle vette* del pittore Cressini, offerto dal cav. Guido Rey; 2. Medaglia d'oro del Presidente della Sezione di Biella del C. A. I.; 3. Medaglia d'oro del Municipio di Biella per le migliori fotografie invernali della regione biellese.

Categoria *D*. — 1. Medaglia d'oro dell'Amministrazione d'Oropa; 2. Medaglia d'argento della Sezione di Varallo del C. A. I.

Categoria *E*. — 1. Grande panorama dell'Hymalaja offerto dal cav. uff. Vittorio Sella; 2. Idem idem del Caucaso, riservati ai migliori panorami, telefotografie, ecc.; 1. Targhetta artistica in argento; 2. Idem in bronzo, offerte dalla Casa A. Lumière & ses Fils di Lione per le fotografie autocrome.

PREMI SPECIALI:

1. Medaglia d'oro offerta dalla Ferrovia Biella-Oropa per le migliori fotografie della valle d'Oropa.

2. Le seguenti riservate esclusivamente ai professionisti esteri concorrenti alle Categorie *A* e *B*.: Una Medaglia d'oro della Sede centrale del Club Alpino Italiano; Una Medaglia d'argento del Touring Club Italiano; Una Medaglia d'argento della Sede centrale del Club Alpino Italiano.

Tutti i concorrenti di cui almeno quattro fotografie siano ammesse al Concorso per una delle Categorie *A*, *B*, *D*, *E*, riceveranno dalla Sezione di Biella del Club Alpino Italiano un'artistica targhetta di bronzo modellata appositamente per questo Concorso e differente da quella del Touring Club Italiano di cui appresso.

Pel Concorso del Touring Club Italiano:

Categoria *C*. — 1. Un'artistica targhetta di bronzo espressamente modellata e coniata, *per ciascuno dei concorrenti ammessi a questa Categoria*, i quali presentino almeno sei fotografie adatte per lo scopo speciale del Touring Club Italiano; 2. Un premio di L. 200; 3. Tre premi di L. 100; 4. Quattro premi da L. 50; 5. Dieci Medaglie d'argento; 6. Dieci Medaglie di bronzo.

LA DISCESA DEI TRONCHI SU UNA FERROVIA AEREA NEI BOSCHI DI BRIGA MARITTIMA (CUNEO).
(Fot. G. Sperotto, Vinadio - Riproduzione vietata).

ART. 6. — Dei lavori ammessi al Concorso sarà tenuta una *Esposizione* nel mese di giugno 1910, nei locali del Circolo Sociale di Biella messi gentilmente a disposizione del C. A. I.

ART. 7. — *L'ammissione e lo spazio sono gratuiti.*

ART. 8. — Le fotografie devono essere consegnate o spedite in modo che pervengano non più tardi del 31 maggio, franche d'ogni spesa, alla Sezione del C. A. I., piazza Quintino Sella, Biella.

ART. 9. — La spedizione sarà fatta a rischio e pericolo del concorrente ed al buon ricevimento della medesima la Direzione manderà tosto una ricevuta raccomandata al concorrente. I lavori non ricompensati saranno restituiti soltanto contro presentazione di tale ricevuta e la loro rispedizione, se richiesta, sarà effettuata per cura della Direzione ma ad esclusiva spesa e rischio del concorrente.

ART. 10. — La Direzione curerà la buona conservazione dei lavori ricevuti, ma non assume responsabilità al riguardo, anche pel caso di perdita totale. Col solo fatto della presentazione della domanda d'ammissione s'intende che il concorrente abbia rinunziato a qualunque pretesa di risarcimento di danni eventuali diretti od indiretti che per qualsiasi causa potessero subire le fotografie presentate al Concorso od ammesse all'Esposizione.

ART. 11. — I lavori ricompensati saranno di proprietà del C. A. I. e gli altri stati ammessi al Concorso saranno pure graditi. La Sezione li riunirà in *albums* da conservarsi nel museo locale. Per quanto riguarda però la Categoria speciale del Touring Club Italiano vigono queste disposizioni: Tutti i lavori di privati rimangono di proprietà del Touring il quale avrà il diritto di riprodurli (però soltanto per le proprie pubblicazioni) senza che peraltro dal diritto di riproduzione per qualsiasi scopo decadano i presentatori. I lavori di Enti, che ne facessero richiesta, alla presentazione, saranno restituiti, ma il Touring potrà richiedere di essi una buona copia non montata o a scelta dell'Ente il prestito delle negative per eseguire questa copia a proprie spese.

ART. 12. — La Sezione avrà diritto di richiedere in gratuito imprestito le negative dei soggetti premiati per ritrarne a sua cura e spese un unico diapositivo per proiezioni per la collezione sezionale. Avrà pure diritto di riprodurre per una serie artistica di cartoline (che sarà edita esclusivamente per cura del C. A. I. e senza permesso di ulteriori riproduzioni) i migliori lavori esposti, specialmente di soggetti di alta montagna, in numero non superiore a 24 e di autorizzare la riproduzione dei lavori esposti su giornali e riviste.

ART. 13. — Ogni fotografia dovrà portare un'iscrizione comprendente la leggenda del soggetto, ed un motto o sigla unica per tutte le prove presentate da ogni singolo concorrente: motto o sigla che dovrà essere ripetuto in busta chiusa e suggellata contenente pure il nome ed indirizzo del concorrente. Per la Categoria del T. C. I. l'anonimo può essere adottato, ma non è prescritto, per cui le fotografie possono essere presentate col nome del privato o dell'Ente autore od espositore.

SISTEMAZIONE CON LEGNAMI DI UN CORSO D'ACQUA.
(Fot. Fini, Treviso - Riproduzione vietata).

ART. 14. — I concorrenti sono tenuti a fornire le fotografie su cartoncini a *passe-partout* oppure cogli angoli semplicemente infilati in corrispondenti tagli del cartoncino o carta comunque non incollate, in modo che possano venir tolte senza danneggiarle per poterle in seguito riunire in appositi *albums*.

Il margine della carta o cartoncino non dovrà eccedere i 10 centimetri per ogni lato.

Per la Categoria del T. C. I. non occorre tener conto di queste disposizioni.

ART. 15. — Gli ingrandimenti dovranno essere accompagnati da una prova diretta nel formato originale.

ART. 16. — Le prove stereoscopiche dovranno essere montate su vetro o cartone ed accompagnate dal relativo apparecchio.

ART. 17. — I diapositivi dovranno essere montati od inquadrati in modo da potersi osservare in trasparenza, con vetri dalle due parti.

ART. 18. — Sarà tenuto conto delle dimensioni delle prove, delle indicazioni sulla topografia dei luoghi riprodotti, delle note riguardanti i processi tecnici usati ed infine di tutte quelle indicazioni che possano interessare i cultori della fotografia.

La Giuria si ripromette di fare una successiva *Esposizione speciale a Torino nel* 1911 in apposita sala, dei migliori lavori che figureranno in questo Concorso riproducendoli convenientemente su diapositivi, salvo per la Categoria speciale del T. C. I. per la quale il Touring si riserva di fare parimenti un'esposizione nel proprio *stand* alla stessa Esposizione.

VIAGGI GRATUITI PER TUTTI I SOCI DEL TOURING CLUB ITALIANO per visitare le Esposizioni di ROMA e di TORINO nel 1911 toccando le principali CITTÀ d'ITALIA, con biglietti ferroviari circolari combinati. = *Vedere norme e condizioni a pagina 63, 64 e 65 della* Rivista *di Febbraio.*

Richiedere nuovo Opuscolo di Propaganda con semplice biglietto portante le iniziali O. P.

La scoperta di un Monumento megalitico nelle Puglie.

Il *dolmen* (*dol: tavola, e men: pietra*), termine celtico, appartiene ai monumenti funerarî preistorici megalitici; e furono anche detti, *tavole, pianelle del diavolo o delle fate* (*alitrovisan*, in brettone).

I più semplici constano di tre pietre, due delle quali ritte, sostengono la terza orizzontale; ma più spesso ve ne sono quattro e più, ornate all'un dei capi e disposte in forma di grotta. Talora una dozzina di pietre ritte reggono tre tavole grandissime.

I *dolmen*, o grotte sepolcrali, sono di sovente preceduti da corsie coperte che ne formano gli accessi: di questo tipo è quello scoperto a Bisceglie.

« Figuratevi, scrive il Gervasio, una cella quadrangolare formata di tre enormi lastroni verticali — due per le parti laterali, uno per quella di fondo; su di essi poggia come tetto un quarto lastrone ancora più enorme. La cella è coll'apertura volta ad oriente: i lastroni, di pietra ricavata sul posto, sono piantati col lato più regolare sul pavimento di roccia viva, e restano dritti solo per il proprio peso e per la forza di contrasto. La parete sinistra mostra in alto due aperture quasi circolari, le quali, se paiono fori naturali a causa del loro contorno levigato, non trovansi lì per caso. Delle lastre laterali, una misura metri 3 di profondità e metri 2,10 d'altezza; l'altra metri 2,50 per 2,12, la terza di fondo metri 1,90 per 2,10: quella superiore che forma il tetto è lunga 4 metri, larga metri 2,40, ed ha metri 0,40 di spessore. E non basta. La camera sepolcrale è preceduta da un corridoio profondo metri 7,80, largo metri 2,40; esso doveva pure essere coperto, ma oggi avanza appena una lastra a destra presso la cella, ed il resto vedesi raso al suolo.

« Negli scavi eseguiti dentro la camera sepolcrale si rinvennero: ossa umane di fanciulli, adulti e vecchi; parecchi frammenti di vasi; una perla di argilla ben cotta della forma di due tronchi di piramidette eptagonali riunite per le basi; un ciotolo di forma irregolare con un buco, per appendersi forse come amuleto; uno scheggione di silice; infine varie ossa di bue miste a cenere e carboni, senza dubbio gli avanzi del banchetto funebre.

« Gli scheletri trovavansi sconvolti e in disordine, salvo due paia di gambe ripiegate nel ginocchio. Per analogia di monumenti consimili pensammo che il corridoio dovesse formare il semplice vestibolo della camera sepolcrale; ma, scavando nella sua estremità opposta alla cella, trovammo gli avanzi di tre scheletri dolicocefali e altri frammenti di vasi. Si constatò pure che il lato stretto, volto ad oriente, dove immaginavamo l'ingresso, era chiuso da un lastrone di cui si conserva la parte inferiore nascosta dentro terra; per conseguenza l'ingresso alla tomba doveva trovarsi in uno dei lati lunghi. Credo però che la sola cella sepolcrale fosse stata inalzata in origine, e che in seguito le sia stato aggiunto il corridoio. Questo, a mio parere, è cronologicamente e architettonicamente ben distinto dalla cella, dalla quale appare come staccato, e più largo di metri 0,50 presso la cella stessa.

« Circa l'età dei monumenti megalitici, vanno d'accordo quasi tutti gli archeologi — cosa che non suole accadere molto di frequente. Anche per la questione cronologica, il *dolmen* di Bisceglie ha un grande valore. Parte dei frammenti di vasi rinvenutivi mostrano identità colla ceramica neolitica del Pulo di Molfetta: altri cocci invece, di impasto nero ben depurato e dalla bella superficie lucida, accusano una tecnica molto diffusa nella successiva età del bronzo; nessun frammento con decorazione del così detto bicchiere a campana.

« Il rito sepolcrale di deporre lo scheletro colle gambe ripiegate continua come nel neolitico; nessun frammento di metallo fu rintracciato, e se vuol supporsi che oggetti di rame o di bronzo potettero essere trafugati dai soliti ricercatori di tesori, noi dobbiamo assicurare che nel terreno e sulla roccia del pavimento non è stata riscontrata alcuna macchia caratteristica, che, per l'azione degli acidi prodotti nella decomposizione del cadavere, avrebbe dovuto verificarsi, se oggetti di metallo ci fossero stati. Adunque rito funebre e supellettile neolitica; ma dei neolitici non è più il tipo del sepolcro. Maestri autorevolissimi pensano che i *dolmen* e le caverne sepolcrali scavate nella roccia costituiscono un tipo unico di sepoltura; così le grotte artificiali eneolitiche in Sicilia, come le tombe eneolitiche in terra nuda della Lombardia e dell'Emilia hanno lo stesso valore dei *dolmen* ».

Il « Dolmen » scoperto recentemente a Bisceglie dal Prof. Angelo Mosso.

« E per 40 secoli quel colosso ha sfidato gli elementi, ha vissuto in mezzo alle nostre campagne vaste, ebbre di sole, sotto le arcate notturne ingemmate di stelle, solo come un eroe che riempie del suo essere una profonda solitudine: al confronto, le fabbriche moderne sembrano giocattoli di cartapesta, quando non sono addirittura delle mascherate. Di fronte all'opera di quei primitivi costruttori, scompaiono le malinconie di una vita languida e sorgono a vita gl'ideali audaci di un popolo forte.

Presentiamo quì una fotografia del *dolmen* di Bisceglie. Il *dolmen* trovasi a sud della città, in contrada detta Chiama, denominazione derivatale certamente dal *dolmen* stesso, perchè quì *ab antico chianche* erano i lastroni di pietra calcarea.

Bisceglie, città di grande e svariato commercio, specialmente per l'esportazione in Germania delle sue primizie, potrebbe essere benissimo una meta ambita di studiosi e di turisti. Ai monumenti nazionali della Chiesa S. Margherita e delle famose tombe della famiglia Falcone, all'antica Torre e Castello Normanno, alle medioevali chiese di Santo Adoeno e della Cattedrale, essa ora aggiunge un monumento megalitico che, per dirla col prof. Mosso, « è il più grande, il più perfetto, il più autentico fra i più antichi monumenti d'Italia, e uno dei più belli e più interessanti *dolmen* d'Europa ».

Ing. GAETANO VENTRELLA.

Avanzi delle mura di Roma quadrata sul Palatino.

Il Natale di Roma

La storia delle origini di Roma quale ci venne tramandata dalle leggende non può essere accettata senza riserve. Da Lorenzo Valla in poi, cioè da quasi cinque secoli, i critici ebbero ragione di reagire contro le inverosimiglianze esagerate delle tradizioni con le quali si pretendeva di narrare le gesta dei conquistatori del mondo antico. Ma forse i moderni sono giunti, a furia di demolizioni, a non saper più nulla o a saperne meno di quanto narrarono Cicerone, Ovidio, Tito Livio e Plutarco che attinsero da Ennio e da Fabio Pittore le loro notizie.

La leggenda di Roma si confonde con quella del suo antico fondatore.

Rea Silvia, figlia di Numitore, uno dei discendenti di Enea, recandosi sola alla fonte venne sorpresa da Marte che volle possederla. Ma Rea era Vestale e non poteva donarsi all'amplesso nè di un uomo nè di un dio. Amulio, re d'Alba e fratello di Numitore, condannò la colpevole ad essere annegata nel Tevere e i due gemelli che essa partorì furono abbandonati, come già Mosè, sulle acque del fiume. Se non che il Tevere inonda le campagne circostanti e porta la culla coi figli di Rea alle falde del Palatino deponendola ai piedi del Fico Ruminale, presso la caverna di Luperco, dove la lupa li allatta e Faustulo, sorvegliante delle greggie del re, li raccoglie e li reca alla moglie Acca Larenzia, che li alleva fra i pastori.

Numitore, al quale Romolo e Remo restituiscono il trono cacciandone Amulio, dona ad essi i mezzi per fondare una città.

Questa città è Roma.

Remo si stabilisce sull'Aventino e Romolo sul Palatino e traggono gli auspici dall'alto dei due colli che si fronteggiano. Remo vide primo i sei avvoltoi augurali, Romolo subito dopo ne vide dodici, e la sua supremazia fu stabilita. Ma Remo, umiliato e invidioso, tentò l'assalto alla città del fratello oltrepassando il muro nascente che ne delimitava il sacro recinto. Per punire l'oltraggio Romolo uccise Remo: era il giorno undecimo delle calende di maggio dedicato a Pale, deità protettrice dei pastori.

Quel giorno — il nostro 21 aprile — benchè macchiato da un fratricidio fu segnato come il più fausto nella storia di Roma: il giorno della sua fondazione, che Cicerone chiamerà poi *dies romana*, il natale della patria.

La data gloriosa.

Gli storici antichi della leggenda non concordarono troppo nello stabilire l'anno e il giorno della fondazione di Roma, dell'atto solenne cioè compiuto da Romolo quando, aggiogati ad un aratro una giovenca ed un bove, questo dalla parte esterna e quella dalla parte interna — a significare che gli uomini debbono essere tremendi agli estranei e le donne feconde fra le domestiche pareti — scavò il solco per le mura della nuova città.

Quantunque Catone calcolasse l'anno al 751 avanti Cristo, l'universale consenso si manifestò favorevole all'opinione di Varrone che fu, secondo Cicerone, il più dotto dei romani. Varrone fissò invece il 753 e Dione Cassio, Plinio il vec-

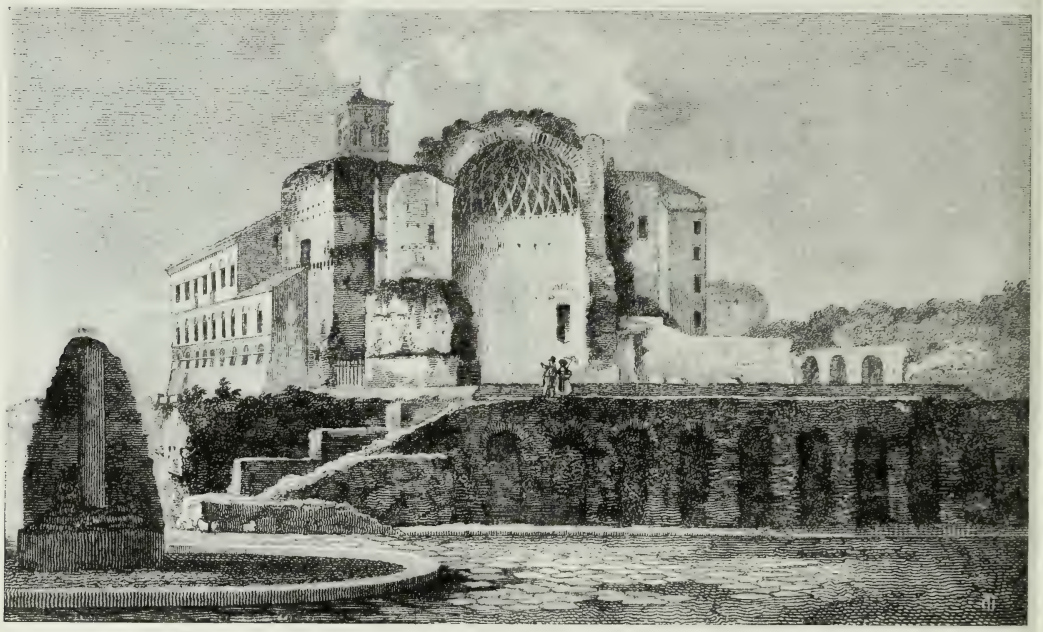
chio, Velleio Patroclo ed altri ancora lo seguirono, poichè furon certi ch'egli aveva raccolte e ventilate tutte le opinioni a' suoi tempi correnti.

Questo per l'anno: per il giorno vi fu pure qualche discrepanza perchè è pervenuto sino a noi un calendario — che comunemente si faceva precedere alle antiche edizioni dei *Fasti di Ovidio* — il quale segna il natale di Roma al tredicesimo giorno delle calende di maggio, corrispondente al 19 aprile. Forse è un errore di trascrizione. Anche i calendari composti da autori che scrissero nei primi secoli dell'êra cristiana sono unanimi nel riconoscere ed accettare il calcolo Varroniano.

la cerchia delle mura urbane i cittadini plaudivano quel giorno a Romolo e Remo, primi parenti e fondatori della città, visitando e venerando i templi ad essi dedicati, l'antro del loro nascimento alle radici del Palatino, e gli avanzi del primo recinto, la Roma quadrata che ancora, quà e là, si discopre fra le macerie del palazzo dei Cesari.

Adriano imperatore, specialmente, volle che le feste palilie fossero celebrate con lusso degno della potenza di Roma, non più con giuochi di carattere pastorale ma con spettacoli superbi nei circhi che egli tanto predilegeva.

Memorabile fu nell'anno 147 dell'êra volgare



VEDUTA DEL TEMPIO DI VENERE.

Le feste.

Cerimonie religiose e civili celebravano i Romani nel dì natale della loro metropoli dai tempi più remoti e furono dette *Palilie* credesi in omaggio al nome della dea, alla quale agricoltori e pastori facevano sacrifici per ringraziarla della fecondità concessa ai loro armenti. Una festa, insomma, per solennizzare l'inizio della primavera, che poi il cristianesimo tramutava nelle Rogazioni destinate ad invocare sulle campagne le benedizioni del cielo. Se le feste alla Dea preesistessero a quelle pel natale di Roma non seppero ben precisare gli antichi scrittori: i miti si confusero, forse per accrescer lustro al gran nome di Roma.

Ovidio nel quarto libro dei *Fasti* diede un'ampia descrizione di tali feste che avevano assunto il carattere vero e proprio di nazionali. I contadini si purificavano con profumi mescolati a sangue di cavallo, raccolto nei sacrifizi dedicati a Marte e il popolo beveva latte mischiato al mosto d'uva. Grandi fuochi alla sera illuminavano le rive del Tevere, mentre i giovani, al suono lieto dei cembali, saltavano sopra ai mucchi ardenti della paglia e del fieno, e in mezzo ai campi ferveva l'allegrezza dei banchetti. Entro

la ricorrenza del nono secolo della fondazione di Roma che Antonino Pio solennizzò con fasto imperiale. E l'arabo Filippo, salito cento anni dopo al trono, calpestando il cadavere del giovanetto Gordiano, non smentì il costume dei predecessori, chè anzi colse il pretesto di un suo trionfo per aggiungere splendore al ricordo del primo millennio di vita dell'Urbe il 21 aprile del 247. Nel circo massimo comparvero le più rare belve fatte venire dall'Africa e dall'Asia e duemila gladiatori cosparsero del proprio sangue l'arena fra gli urli d'entusiasmo di centinaia di migliaia di spettatori pazzi di gioja.

La magica potenza del nome di Roma non venne meno nè anche sotto i Cesari cristiani, poichè Valentiniano II, Teodosio ed Arcadio riconobbero degni d'essere inscritti nell'elenco delle feste solenni i giorni natalizi delle due metropoli, Roma e Costantinopoli.

Di questa rivale temuta, i romani furono tuttavia presaghi fin dal regno di Settimio Severo, se un giorno nell'anfiteatro il popolo si diede a gemere sulla sorte della sua città. Eppure Costantino e il suo labaro crucigero erano ancora lontani nel pensiero degli uomini e nella fatalità della storia!

Il culto di Roma.

Furono i Greci che inventarono per uso dei Romani una dea Roma, personificazione della città eterna, adorata nelle provincie prima ancora che lo fosse nella capitale. Smirne si vantava di aver innalzato un tempio alla città di Roma fin dal 195 a. C. imitata nel 170 da Alabauda, città ellenica, durante la guerra di Macedonia. L'esempio fu presto seguito da tutti i popoli conquistati, che intesero di divinizzare insieme a Roma, il Senato e il popolo-re. Augusto, supplicato di lasciarsi adorare, pose per condizione che il suo culto fosse unito a quello di Roma, e Napoli, oltre al tempio, tributò alla coppia divina speciali giuochi e cerimonie religiose.

Roma non ebbe però un tempio proprio fra le sue mura se non all'età di Adriano, che eresse accanto all'arco di Tito, nel Fôro, il magnifico edificio in onore di Venere e Roma, di cui tuttora veggonsi i colossali avanzi dietro la chiesa di Santa Maria Nuova. Le due dee erano rappresentate assise sui rispettivi troni, mentre le pareti intorno andavano ornate di pitture narranti le origini mitologiche della storia di Roma.

Adriano inaugurò il tempio il 21 aprile e istituì dei giuochi, cui già è stato accennato.

Statue di marmo e di bronzo e di preziosi metalli furono elevate a Roma. Ora la dea è rappresentata cogli attributi di Minerva, ora è in aspetto di guerriera armata e circondata di trofei. Sulle monete appare anche colla corona murale e col corno d'abbondanza, espressione sublime dell'onnipotenza romana.

Busto di Roma, nel Palazzo Barberini.

Ma il trasporto della capitale a Bisanzio e il riconoscimento del cristianesimo come religione dello stato, fecero sparire lentamente dalla memoria del popolo fin l'ultimo barlume del culto prestato a Roma. Come si è veduto, le feste palilie diventarono le rogazioni; il 29 giugno, giorno memorabile per la gloria di Romolo, venne consacrato a San Pietro e il 21 aprile ormai più non rammentò alle turbe prostrate a piè degli altari che la festa di San Simeone.

Roma assediata e devastata dai barbari, invano soccorsa dai generali degli imperatori bizantini, si raccoglie intorno alle tombe dei martiri ed invoca protezione ed aiuto dal suo vescovo che, grado a grado, si recò in mano il potere temporale e, nella persona di Gregorio VII, si adergerà minaccioso contro l'oltracotanza degli imperatori tedeschi, oppressori delle misere plebi latine, eredi degeneri della gran madre Roma.

La risurrezione.

Dalle fiamme del rogo che consunse le povere membra di Arnaldo da Brescia balena il primo raggio della memoria di Roma nel fosco cielo del medio-evo. L'amore dell'antichità aveva trovato un apostolo che muore piuttosto di rinnegarla: muore, ma lega la sua vendetta ai posteri, ed ecco sorgere sul Campidoglio Cola di Rienzi che trascina colla maschia eloquenza gli squallidi discendenti dei dominatori del mondo a ribellarsi per restituire a Roma il suo serto sovrano. Egli spiega le antiche iscrizioni, egli illustra le venerande rovine, egli parla e scrive in nome del popolo-re. Calunniato, deriso, perseguitato, Cola soccombe al pari di Arnaldo, ma il suo martirio ravviva sempre più nel culto dei contemporanei l'idea di Roma e prepara l'avvento di men tristi destini.

Già il Petrarca era stato coronato in Campidoglio: la risurrezione dell'antica grandezza è prossima: gli umanisti, questi precursori della cultura moderna, cominciano a comparire: sulla cattedra di San Pietro si assidono ormai non più gli asceti, ma i letterati e gli storici e Pomponio Leto colla lieta turba de' suoi amici inneggia finalmente e liberamente alle glorie di Roma.

Giulio Sanseverino — così si chiamava — arrivò giovanissimo dalla Calabria a Roma, spinto dall'ardente desiderio di conoscere e studiare gli antichi monumenti. E fu questa vaghezza di tutto ciò che si riferiva allo splendore della civiltà antica che lo persuase ad assumere il classico nome di Pomponio Leto. Il suo entusiasmo suscitò intorno a lui una coorte d'amici e di discepoli in compagnia dei quali di continuo visitava gli avanzi e le ruine di Roma, spingendosi altresì nelle gallerie sotterranee che erano state il rifugio dei cristiani primitivi nel periodo delle persecuzioni. Sorse in tal modo quell'Accademia Romana che Paolo II, il veneto patrizio, pur tanto amante delle rarità archeologiche, scambiò per una turba di cospiratori e con ogni mezzo più violento volle disperdere.

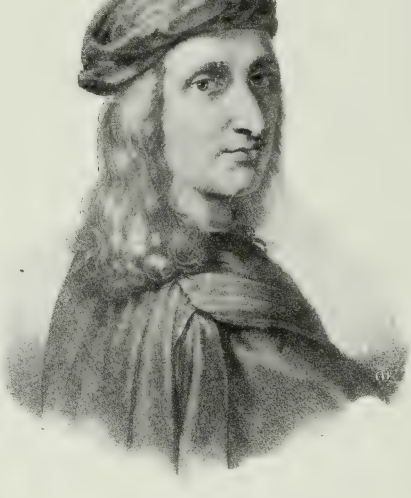
Ma sparito dalla scena il fondatore di Palazzo Venezia, Pomponio e gli amici suoi poterono liberamente ritrovarsi in Roma e riprendere le antiche abitudini. Così fu che il 21 aprile del

1483 quegli innamorati di Roma ristaurarono la cerimonia del natale dell'Urbe assistendo ad una messa solenne nella chiesa d'Aracoeli, proprietà del popolo romano, e passando il resto della giornata fra il tripudio di un lauto banchetto e le nobili fatiche del canto e della poesia a maggior gloria di Roma pagana. E il luogo del lieto convegno fu la casa stessa di Pomponio alle radici del Quirinale, in vista dei ruderi del Fôro e del Palatino, culla di Roma.

Pomponio che, fra gli altri discepoli, contò anche Alessandro Farnese, il futuro Paolo III, morì il 21 marzo 1497 e fu sepolto nella chiesa di San Salvatore in Lauro, ma non si estinse con lui la celebrazione della festa da così eletto ingegno ripristinata. Il cerimoniere di Alessandro VI, il famoso Burcardo, annotò nel suo diario la festività, che per comodo della corte papale, venne trasferita al 2 di maggio di quell'anno secolare 1500.

Alla messa cantata nella chiesa d'Aracoeli dal vescovo di Faenza erano presenti il governatore e il senatore di Roma, gli oratori di Firenze e del granduca di Lituania, venti vescovi, gli uditori di Rota, e i cantori pontifici che colle loro melodie resero più fastosa la sacra funzione.

Benchè dunque, come osserva il Burcardo, la festa fosse stata introdotta da pochi anni da Pomponio Leto, poeta laureato, essa aveva subito assunto il carattere della più aperta ufficialità, a ribadire la quale non mancò, finito il servizio religioso, un gran banchetto nel palazzo dei Conservatori, da questi offerto agl' invitati, che si assisero a tre mense, due disposte lungo le pareti della loggia e una terza, quella d'onore, di forma triangolare, nel mezzo.



Giulio Pomponio Leto.

Il banchetto ebbe abbondanza di buoni cibi, ma, nota, malinconicamente, da buon tedesco di Strasburgo, il Burcardo, il vino fu cattivo. Al popolo, intanto, che si affollava in numero stragrande nella corte del palazzo fu offerto lo spettacolo di una commedia, che egli, continuando a criticare, lamenta di non aver potuto godere, perchè per gl'invitati non furono riservati posti speciali, ma tutti gli astanti democraticamente si collocarono dove meglio credettero, in nome di quel certo amore pel comodaccio proprio che a Roma da secoli non soffre disturbi.

Ma, più della messa e più del pranzo, importante si è il fatto che, finita la funzione, un giovane romano degnamente vestito, recitata una breve orazione appiedi dell'altare, salì il pulpito donde pronunciò un'orazione adatta alla circostanza, terminando col dichiarare i nomi degli ufficiali della Società dei Letterati.

La festa tradizionale riceveva così il suo degno suggello.

Pomponio Leto doveva esultare nella tomba. La festa e l'accademia da lui instaurate godevano ormai dei più ambiti privilegi all'ombra del trono e dell'altare, in quel Campidoglio che riassumeva tutte le glorie di Roma.

Le Palilie ristabilite.

Fu Giulio II che, cedendo alle istanze del Senato romano, concorse ad incoraggiare le rinnovate feste pagane, alle quali destinò una somma di cinquanta ducati d'oro, da prelevarsi dalla gabella dei vini forestieri. La bolla è del 28 marzo 1512 e fu confermata l'anno appresso dal suo successore Leone X. Questi due pontefici intesero senza dubbio, ripristinando le Palilie, di rendere omaggio ai grandi imperatori romani che tanto avevano favorito il culto e l'onore di Roma, e di cui si riguardavano successori.

Le Palilie del 1513 furono di uno splendore inaudito, essendosi appunto scelto quel giorno per festeggiare in Campidoglio la cittadinanza donata a Giuliano e Lorenzo de' Medici, fratello e nipote del papa. Le due relazioni, che arrivarono a noi, descrivono a vivi colori lo sfarzo prodigioso del colossale banchetto e della straordinaria rappresentazione teatrale a cui partecipò tutta la nobiltà, tutta la corte, tutto il popolo di Roma.

Pagano, invero, in ogni sua manifestazione non religiosa, quel Leone X che non poteva dimenticare d'esser figlio di Lorenzo il Magnifico: perfino la sua statua, dedicatagli in Campidoglio dai Conservatori di Roma, riconoscenti pei benefici ricevuti, fu inaugurata, nel 1521, il giorno che si celebravano le Palilie e l'orazione detta in lode del pontefice commemorava insieme a questo il natale della Città Eterna.

Singolare poi fu l'esempio dato allora da un semplice cittadino, letterato e storico, Marco Antonio Altieri, uno degli antenati di Papa Clemente X. Egli era così devoto al culto delle memorie di Roma che nel suo testamento dispose di un legato per l'annua festività delle Palilie alla Società di letterati in origine formata da Pomponio Leto, alla quale — sono sue parole — incombe la cura di regolare la cerimonia, affinchè con orazioni e canti si eccitassero gli animi a ricordare le grandi memorie della patria.

Ma le vicende guerresche che trassero Roma all'orrendo sacco del Borbone dispersero ogni sodalizio di letterati e d'artisti e la rivolta di Lutero e di Enrico VIII condusse la chiesa sopra una via di mortificazione e di abbandono d'ogni pagana reminiscenza. Le Palilie non potevano certo essere consentite dai padri radunati in concilio a Trento!

Estremo omaggio al secolo di Leone X fu l'acquisto che il Senato Romano fece, imperando Clemente VIII, della statua di Roma trionfante, collocata nella nicchia a ridosso della maestosa scalea per cui si accede al palazzo senatorio. Il simulacro, redento — come dice l'iscrizione — con la pubblica pecunia, troneggia ancora sulla vasta fontana, fra i colossi dei due fiumi e un giorno aveva ai lati le statue di due prigioni, ricordo perenne dei trionfi che accompagnavano i consoli vincitori a ringraziare gli

dei in Campidoglio. Tramontato il gran secolo, svanisce ogni pubblico festoso ricordo del natale di Roma, tuttavia la magistratura cittadina, benchè godesse appena di un'ombra di libertà, continuò per proprio conto a rammemorare i gloriosi natali, facendo cessare in Campidoglio le sedute dei tribunali, mentre l'Arcadia nelle sue annuali adunanze con sonetti italiani e latini alludeva alla insigne festività.

Archeologi e patriotti.

Restaurato in Roma, dopo il benefico uragano della rivoluzione francese, il governo papale, rifiorirono le Accademie sotto l'egida di cardinali dotti e di artisti famosi. Tema preferito dei loro studi fu quasi sempre la storia romana: piovvero le dissertazioni, le odi, i sonetti improvvisati e gli articoli nei giornali. La nobiltà, i principi esteri, i diplomatici, gli alti dignitari della Chiesa partecipavano al nobile torneo, accolti a grande onore nelle ville patrizie e nello stesso giardino papale del Vaticano. Ma erano vaniloqui letterari, le cui reboanti perifrasi non avevano altro intento che ripetere le lodi del pontefice regnante.

La squilla patriottica suonò finalmente il secondo anno del regno di Pio IX. Dai chiusi recessi delle sale dorate, la festa fu trasportata all'aperto in mezzo ai monumenti del Fôro. Italiani di tutte le provincie attratti a Roma dall'entusiasmo pel pontefice riformatore si radunarono a banchetto nelle Terme di Tito per celebrare l'anno 2598 della fondazione di Roma. Era il 21 aprile 1847.

L'incisione che riproduciamo dà un'idea del come si svolse la festa. Massimo d'Azeglio parla dalla tribuna, il marchese Dragonetti è portato in trionfo, le signore gettano cartellini multicolori. Intanto le bande suonano inni nazionali e i cori cantano un maschio inno dettato dallo Sterbini e musicato dal Magazzari, traboccante di venerazione per Roma, di cui ad ogni strofa ripetesi:

Tu vivi in Campidoglio
Tu sei regina ancor!

L'iniziativa popolare fu raccolta nel 1849 dal triumvirato della repubblica che in Roma teneva testa eroicamente alla reazione europea. Il governo stabilì che il 21 aprile, non ostante i pericoli della guerra, fosse solennemente celebrato con ogni genere di esultanza. Una grande illuminazione a fuochi di bengala del Colosseo e del Fôro, e una generale rivista di tutte le truppe in piazza S. Pietro segnarono il principio e la fine delle feste che un proclama, inspirato ai più generosi sensi d'italianità, portò a notizia della cittadinanza. Poteva dubitarsene, allorchè a capo del governo vigilavano il gran cuore e l'alta mente di Giuseppe Mazzini?

Caduta Roma italiana, soffocato nel sangue di tanti prodi la magnanima insurrezione, le Accademie tornarono a impossessarsi della festa rivolgendola a glorificazione di un potere che ormai la coscienza italiana respingeva come infausto alle fortune della patria. Di queste aspirazioni si rese eloquente interprete nel primo parlamento nazionale il conte di Cavour, proclamando Roma: la splendida capitale d'Italia.

Dopo il 1870, il Municipio romano, d'accordo col governo, determinò i festeggiamenti più degni della ricorrenza, variandone saltuariamente l'entità secondo fu ritenuto opportuno. Ondeggia quel giorno, dall'alto della torre capitolina, il vessillo nazionale: i musei e la pinacoteca sono aperti al pubblico e la sera gli edifici innalzati intorno alla statua di Marco Aurelio, secondo i disegni di Michelangelo, sono pomposamente illuminati. Ma la cerimonia più bella è l'adunanza di tutti gli allievi delle scuole comunali sul Palatino, il sacro colle che fu la culla di Roma

STATUA DI « ROMA TRIONFANTE »
NELLA FONTANA DI CAMPIDOGLIO.

Banchetto per il Natale di Roma: 21 Aprile 1847.

eterna. Da Orazio a Carducci quanta alata poesia inspirò l'amore di Roma:

Salve, dea Roma! Chi disconosceti
cerchiato ha il senno di fredda tenebra...

Così cantava Enotrio l'anno 2630 *ab Urbe còndita:* così sia nei secoli e possa il sole non veder mai nulla di più grande e di più bello di Roma.

Gyb.

La Mostra Torinese d'Automobilismo e d'Aviazione

L'annuale Salon torinese apertosi nel consueto padiglione del Valentino, raccoglie questa volta insieme alla grande varietà dei veicoli e delle macchine terrestri, anche un buon numero di macchine aeree.

Parlare di nuovi orientamenti tecnici della costruzione automobilistica non è il caso, sapendosi, e non da un anno soltanto, che il motore a scoppio ha assunto ormai un assetto completo e quasi definitivo, oltre il quale non sembra probabile, per qualche tempo ancora, si possa giungere.

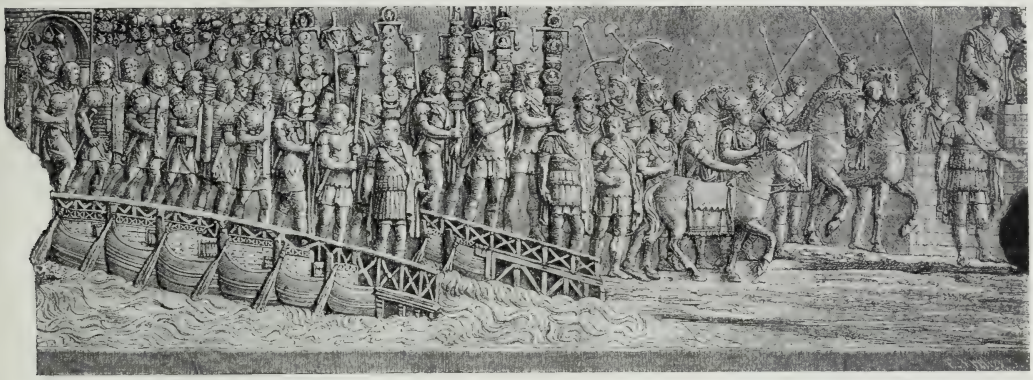
La Mostra Torinese, come tante altre del genere, ma in proporzione notevolissima, presenta ai visitatori le applicazioni più disparate a cui, nel campo di tante umane attività pratiche, dall'industria all'agricoltura, ha potuto servire il congegno automobilistico.

E sotto questo punto di vista è tanto più interessante in quanto offre l'indice rivelatore d'un attivo e diffuso risveglio economico nazionale.

Per ciò che riguarda gli apparecchi volanti, l'Esposizione, se non riuscirà ad offuscare quelle precedenti tenutesi all'Estero, certo riuscirà un'affermazione apprezzabile dei progressi compiuti dagli italiani nella tecnica costruttiva della velatura, e più ancora in quella dei motori extra-leggieri.

***

Il tempo e lo spazio non ci consentono per ora di fare, come vorremmo, una rassegna esauriente della manifestazione; ci riserbiamo di riparlarne con maggiore e più particolareggiata ampiezza di dati nel numero prossimo.



EPISODIO DELLA GUERRA DACICA. - BASSORILIEVO DELLA COLONNA TRAIANA.

Il soldato romano in marcia

L'autunno dell'anno 218 a. C. Annibale giungeva ai valichi alpini, già imbiancati dalle nevi recenti, e minacciava l'Italia.

— O tu che pasci i buoi presso Mevania caliginosa,

e tu che i proni colli ari a la sponda
del Nar sinistra, e tu che i boschi abbatti
sopra Spoleto verdi o ne la marzia
Todi fai nozze,

lascia il bue grasso fra le canne, lascia
il torel fulvo a mezzo solco, lascia
ne l'inchinata quercia il cuneo, lascia
la sposa a l'ara;

e corri, corri, corri! con la scure
corri e co' dardi, con la clava e l'asta!
corri! minaccia gl'itali penati
Annibal diro. —

Questo il grido, se non le parole, che corse per l'Italia; ma contro « Annibal diro » già stavano in armi due eserciti, l'uno che ignaro dell'ardimento del nemico moveva contro di lui verso la Spagna, l'altro che da Lilibeo di Sicilia mirava al cuore della sua patria, Cartagine. E l'uno e l'altro furono richiamati a difendere « gl'itali penati ».

Qual doloroso stupore il giorno che un corriere del Senato portò al console Tiberio Sempronio Longo l'ordine che lo richiamava coll'esercito alle Alpi e quando il tubicine convocò in armi i soldati perchè si preparassero alla marcia dal Lilibeo al Ticino! In quaranta giorni il tragitto era compiuto e il soldato romano attendeva lungo le rive del bel fiume gallico l'urto nemico che doveva volgerlo in fuga.

La storia dice, in due righe, di questa marcia attraverso l'Italia, ma la fantasia può ben seguire il fantaccino romano carico delle sue armi e del suo bagaglio di tappa in tappa; e come allora, può seguirlo e prima e dopo nella sua meravigliosa marcia pel mondo. Vede le lunghe colonne di quei piccoli soldati Marsi, Peligni ed Umbri — che ancor riconosciamo nelle file de' nostri reggimenti — svolgersi lungo le grandi vie lastricate o per regioni ancora impervie; comparire sui valichi di Giove Pennino al Gran S. Bernardo, o del Tauro in Cilicia; giungere alle rive del Reno, del Danubio, della Clyde, buttarvi de' ponti e procedere al di là, forti, audaci, vigili, pazienti. Come è piena di senso e quante cose richiama al pensiero quell'iscrizione latina — per citarne una fra le mille — che ricorda un porta bandiera romano nato a Pollenza e sepolto a Magonza; ritto, nella divisa del suo grado, par ripeta le famose parole del centurione *hic manebimus optime*, piantando l'asta dell'insegna nella terra conquistata.

E a qual prezzo conquistata! Ricordavano quelle terre tedesche una delle più tragiche marce che la storia romana ricordi; quando Germanico guidava l'esercito di Roma a vendicare l'eccidio che sei anni prima Arminio, l'eroe dell'indipendenza germanica, aveva fatto delle legioni condotte da Varo e sorprese fra le foreste e le paludi dell'ignoto paese.

Procedevano tristi i soldati attraverso il paese dove erano caduti trucidati i loro fratelli, rivedevano le tracce del campo di Varo, raccoglievano le ossa biancheggianti de' morti sparse o ammucchiate secondo la fuga e la resistenza, miravano con ribrezzo i teschi infissi alle piante e rendevano piangendo e coll'ira nel cuore gli ultimi onori agli infelici insepolti.

Ma quella terra divenne romana, e dovunque era passato il legionario romano passava poi il colono e il mercante, e passava il magistrato coll'imperio e il diritto di Roma e quindi la corrente della favella e delle idee, e dietro il signifero si diffondeva la latinità pel mondo.

Gli effetti incancellabili di quelle marce risente ancora il mondo civile, pur ignorando come si compissero; ma non è da dimenticare che la vittoria e la conquista erano preparate dall'ordine e dalla prontezza delle marce, dall'equipaggiamento del soldato, dalle caute avanguardie, dagli accampamenti vigilati e sicuri, dalle vettovaglie pronte...

Come quel soldato marciasse, meglio che da un trattato teorico ci è dato vedere nelle pa-

gine in cui Cesare narra come egli guidasse le sue legioni attraverso la Gallia prima, fino al Reno e fino all'Oceano, fino a Brindisi poi e di là a Filippi, e da Filippi all'Egitto dietro Pompeo.

Iscrizione sepolcrale di un signifero nato a Pollenza e morto a Magonza di 35 anni, di cui 17 passati sotto le armi.

Ma prima val ben la pena di mettere in evidenza, un fatto che merita qualche riflessione in questi nostri tempi di diplomi e di diplomati.

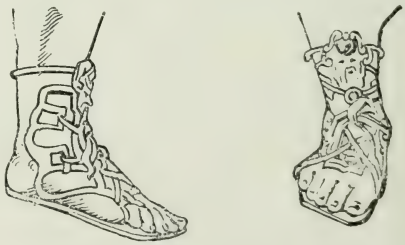
Quei consoli che guidarono le legioni nei più lontani paesi non uscivano da alcuna accademia militare, non avevano carte di stato maggiore, talvolta nessuna preparazione tecnica; molti di essi erano prima de' *viveurs* che conoscevano assai meglio gli anditi malfamati della Suburra che non la geografia, assai meglio l'*ars amandi* che non la scienza strategica e passavano mal preparati dal foro al campo. Vero è che tutti sarebbero stati obbligati prima di entrar nei pubblici uffici a un tirocinio militare di parecchi anni; ma col tempo per molti nobili un tal tirocinio s'era ridotto a parvenza, e anche se l'esperienza del campo molte cose insegnava meglio di una accademia, non insegnava la conoscenza di paesi ignoti e lontani, e l'arte di guidare un corpo di parecchie legioni anche a chi non era passato attraverso i gradi della gerarchia militare.

Valga un esempio per tutti: Cicerone aveva fatto un breve servizio militare a diciott'anni durante la guerra sociale, e d'allora non aveva mai cinto una spada, passando la vita nelle scuole e negli uffici pubblici, nella curia e nei tribunali, nel foro e nelle biblioteche delle sue ville: or ecco che a 56 anni il Senato lo manda in Cilicia alla testa di 12 000 fanti e 2600 cavalieri, quando quella lontana provincia pareva minacciata da un'invasione di Parti. Quali imprese egli vi compisse, come si spingesse per ragioni strategiche fin nella più lontana Cappadocia, come guerreggiasse sul difficile terreno del monte Amano egli narra distesamente a Catone — se mai vi pigliasse curiosità di saperlo — in una lettera del suo epistolario (1); ma vi immaginate voi quel che oggi si direbbe e succederebbe se, metti caso, l'onorevole Luzzatti fosse improvvisamente mandato alla testa di un esercito nel Benadir a difendervi i confini minacciati?

Il sistema di questi improvvisati generali non era senza inconvenienti che Roma pagò talvolta a caro prezzo e il gran Mario che era cresciuto al campo e fra i soldati aveva buon gioco quando parlando al popolo con quella sua soldatesca eloquenza metteva in ridicolo i nobili inetti che nominati consoli senza aver fatto nemmeno un anno sotto le armi s'affrettavano a sfogliare qualche manuale greco di arte militare per prepararsi al loro arduo compito di capitani d'esercito (1).

Un soldato romano in assetto guerresco.

Ma se pericolo vi fu, esso non impedì che di tappa in tappa i fanti romani giungessero ai confini del mondo combattendo non solo contro de' barbari, ma contro popoli civili che ai romani potevano essere maestri nelle teorie strategiche. Molto valse una lunga tradizione di



La «caliga», o calzatura militare.

(1) Fam. IV, 14.

(1) Sall. Giugurtina LXXXV, 10.

esperienza e di disciplina affidata specialmente al corpo degli ufficiali inferiori, i centurioni, cresciuti fra l'armi, avvezzi a dividere coi soldati le fatiche e i pericoli, esperti di battaglie e di

SOLDATO ROMANO IN MARCIA:
SENZA BAGAGLIO. CON BAGAGLIO.

marce in paesi lontani e diversi, consiglieri, nel bisogno, provati e devoti.

Detto questo, per incidenza, torniamo al nostro soldato in marcia.

Come fosse vestito e armato un legionario si può desumere dalla figura qui appresso riprodotta. Sotto, una tunica che non arriva al ginocchio; sopra, una corazza di cuoio rafforzata di metallo aderente al corpo; in testa un elmo a calotta pur di metallo; ai piedi de' calzari stretti da corregge che salivano al polpaccio: la *caliga*, dalle grosse suole chiodate, onde prese il nome il giovinetto Caligola, cresciuto al campo; pendente a destra — non a sinistra — la spada dalla lama larga e corta; al braccio sinistro imbracciato lo scudo, ampio, quadrangolare, formato da assi fortemente connesse rivestite di pelle con decorazioni metalliche; nella destra l'arma da getto, il *pilum*, a punta di ferro innestata in un'asta: il fucile della fanteria romana.

A riparo del freddo e dell'acqua il soldato portava anche un mantello, *sagum*, corto, al-

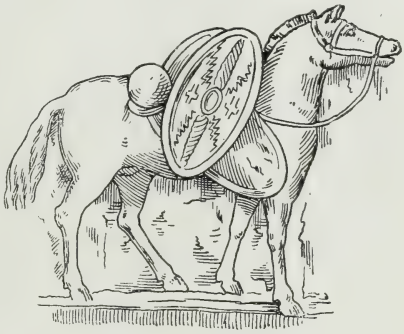
LE SALMERIE IN MARCIA CIRCONDATE E DIFESE DAI SOLDATI (COLONNA ANTONINA).

lacciato sulla spalla destra in modo da lasciar libero il braccio destro; più tardi, combattendo in terre nordiche adottò le *bracae*, o calzoni, sull'esempio dei barbari, come si vede nelle figurazioni della colonna traiana.

Alle vesti e alle armi s'aggiunga il bagaglio individuale, e cioè: una provvista di grano bastevole per quindici giorni, una pentola, due o tre pali per la trincea del campo, una vanga, un'accetta, una sega.

Un tal bagaglio, col mantello, Mario pel primo trovò il modo di far portare più facilmente, accomodandolo in cima a un palo, *furca*, che si appoggiava alla spalla: *muli mariani* dissero a scherzo i soldati con quell'arnese sulle spalle, ma fu riforma che restò negli ordinamenti militari più di qualche altra escogitata dai nostri ministri della guerra, e nella figurazione, qui riprodotta dalla colonna traiana, di un episodio della guerra dacica, dietro i signiferi, appaiono i soldati inalberanti il loro batuffolo di bagagli: lo zaino del legionario.

Quante libbre di peso portava così il soldato romano in armi e bagaglio? Vegezio, che è un trattatista militare del IV secolo d. C. parla di un peso massimo di bagaglio di 60 libbre, pari a 20 nostri chilogrammi; presso a poco quindi il peso che porta un nostro fantaccino a zaino completo; e se vogliam considerar il *pilum* equivalente al fucile, lo scudo era peso ed ingombro che il soldato nostro non ha, e pesanti più del *kepy* e del cappotto erano l'elmo e la corazza: La tunica corta, però, e le gambe e le braccia



BESTIA DA SOMA CHE PORTA LE ARMI DEI SOLDATI IN MARCIA.

nude potrebbe forse il soldato nostro invidiare in certe marce d'estate.

* * *

Ed ora, se non vi pesa il cammino, seguiamo le legioni di Cesare attraverso la regione dei Nervii nella Gallia belgica: è il primo soldato romano che vi pone il piede e il paese è ignoto e infido, ma Cesare sa dagli esploratori mandati innanzi che il nemico è ancora lontano: e il servizio d'esplorazione e d'avanguardia è fidato e sicuro.

Le sei legioni — almeno 18 000 uomini — sfilano per colonna come un immane serpente attraverso la regione deserta: ogni legione divisa nelle sue dieci coorti, a cui segue il traino: un lungo traino di carri e di bestie da soma — circa 400 per ogni legione — per il trasporto di armi, di viveri, di tende da campo; nel traino seguivano anche macchine d'assedio — l'artiglieria — col nome di balliste, catapulte, scorpioni.

Grave impaccio questo strascico di salmerie che la legione si trascina dietro e a cui ben conviene il nome di *impedimenta* con cui lo designavano i romani. Quando minacciasse un assalto in marcia le salmerie procedevano chiuse fra le schiere che marciavano in quadrato: ma tal pericolo non minaccia le nostre legioni che sfilano senza sospetto e senza pericolo.

I soldati han levato dall'elmo, marciando, e riposti i cimieri; hanno slacciato e tolto dal capo l'elmo che pende dal soggolo sul petto o sul dorso; sul dorso pende anche lo scudo coperto da una fodera contro la polvere, e sul mare di teste, più o meno erette, che ondeggia, si vedono sorgere le insegne rigide delle coorti e dei manipoli e dondolar dalle cime dei pali alla cadenza ritmica del passo i bagagli, tintinnanti nel movimento e nell'urto.

Se mai apparisse improvvisamente il nemico voi vedreste i soldati serrar le file intorno alle insegne, accumular precipitosi i bagagli in un canto, metter le piume agli elmi e riporli in testa, scoprire e imbracciare gli scudi, ordinarsi a battaglia. Ma nella marcia che noi seguiamo si giungerà indisturbati al campo: e sarebbe tempo.

Oh, se alla testa della legione a ridar cadenza al passo e vigoria alle gambe risonasse una fanfara!

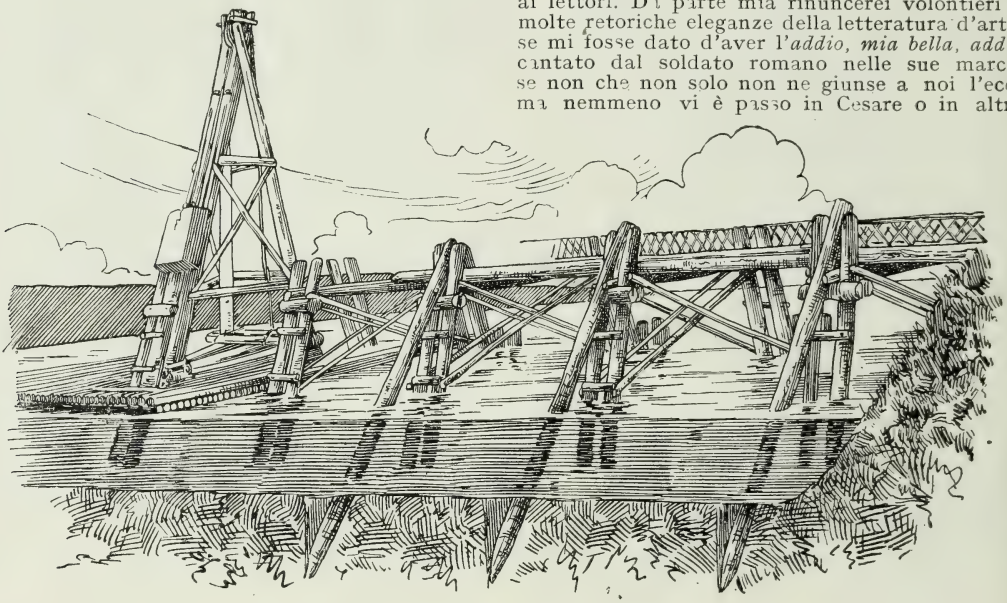
Ma la legione non ha banda o fanfara; i cornicini, o sonatori del curvo corno, e i tubicini, o sonatori della diritta tromba, suonano la assemblea, l'alt, e la ritirata alla sera, ma non rallegrano la marcia di note allegre o marziali: non forman banda quei due cornicini che nei bassorilievi dell'arco di Costantino e della colonna traiana precedono le truppe sfilanti.

Dio non voglia che questo valga come argomento storico presso qualche nostro ministro della guerra per abolire le bande militari per ragion d'economia: in ben altre cose si potrebbe con maggior sapienza tornare all'antico anche nel campo delle economie militari!

Se poi i soldati cantino e che cosa cantino a rallegrare il cammino, io non so. So che Tirteo aveva composto per gli Spartani dei versi da cantare su passo di marcia, che s'avvicinano al ritmo dei nostri decasillabi, nei quali traduco questi pochi che ci avanzano: preziosi, perchè hanno accompagnato il passo di gloria di quei forti soldati:

Voi di Sparta virile sorgete
O garzoni di prol cittadina,
Colla manca lo scudo tendete
Palleggiate la lancia con cor.
Risparmiare la vita sdegnate
Chè di Sparta è non degna viltà.

Ma non so che nessun poeta latino componesse mai versi per soldati, e se canzoni militari vi furono, le creò la musa militaresca del campo sul tipo di quelle libere e procaci che cantavano accompagnando in Roma il trionfo del loro duce, e di cui ci resta qualche verso di saggio che è meglio ch'io non citi per rispetto ai lettori. Da parte mia rinuncerei volontieri a molte retoriche eleganze della letteratura d'arte, se mi fosse dato d'aver l'*addio, mia bella, addio* cantato dal soldato romano nelle sue marce; se non che non solo non ne giunse a noi l'eco, ma nemmeno vi è passo in Cesare o in altro autore latino che parli di soldati che marciano cantando, e sì che di guerra ne son piene le storie di Roma. Nulla prova però il silenzio di tutti, perchè non c'è nessun De Amicis fra gli scrittori latini e la gravità togata della storia antica avrebbe sdegnato scendere a quei particolari che danno sapore alla nostra piccola prosa borghese.



Ponte gettato da Cesare sul Reno. — Disposizione delle palafitte.

Ma mentre io chiacchiero i soldati procedono e sentono nelle gambe la stanchezza d'una marcia di quasi 20 miglia romane, pari a 30 chilometri. Marcia più che ordinaria, ma quando lo richiederà il bisogno ben altre tappe domanderà Cesare — o i suoi legati — alle forze e alla disciplina de' legionari. Domanderà che percorrano in un giorno i 45 chilometri che separano l'Aisne da Soisson (1); o i 37 che corrono da Beauvais ad Amiens, partendo a mezzanotte e arrivando alle 10 del mattino (2); o in ventiquattro ore 74 chilometri per correre in soccorso de' fratelli minacciati nel campo di Gergovia (3). Il fascino della parola di Cesare era potente, come quello

(1) De bello gall. II, 12.
(2) De bello gall. V, 46-47.
(3) De bello gall. VII 39-41.

di Napoleone, a ottenere quei miracoli di resistenza: e noi leggeremmo con ben vivo interesse le parole che egli disse ai soldati prima di intraprendere quella marcia forzata per eccitarli all'impresa, se, con semplicità romana egli non si limitasse a scrivere: *Esortati i soldati, perchè in quel frangente non si lasciassero vincere dalla fatica del cammino...*

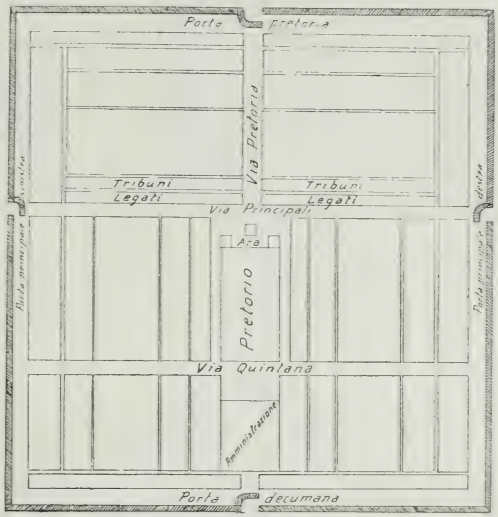
Anche domanderà loro, giungendo ai fiumi, che li guadino coll'acqua che talvolta arriva alle spalle e alla gola; (non c'erano munizioni o armi che l'acqua potesse guastare), o li trasformerà in pontonieri che in soli dieci giorni raccoglieranno il materiale, lo lavoreranno e getteranno senza aiuto d'ingegneri e senza barche, quel famoso ponte sul Reno la cui descrizione, fattane da Cesare, permette, solamente con qualche leggera incertezza, la ricostruzione grafica della nostra figura: una meraviglia di celerità, d'ingegno e d'ardimento.

***

Il sole tramonta quando le nostre legioni giungono al luogo destinato all'accampamento: la località è già stata scelta da centurioni mandati innanzi a studiare il terreno: e fu scelta sul pendio di un colle, a dominare il piano, come di regola quando si poteva, e presso un'acqua corrente.

Il campo ha nella marcia del soldato romano un'importanza ben maggiore che nelle marce degli eserciti moderni; esso, anche se piantato per una notte, è non solo luogo di riposo, ma di rifugio e di difesa, e tale lo preparano i soldati pur giungendo stanchi della marcia.

Tracciato il perimetro rettangolare dell'accampamento, colle vanghe i soldati scavano lungo di esso una fossa buttando la terra all'interno in modo di terrapieno; nel terrapieno piantano i pali a formare uno steccato; lo spazio interno è diviso — da strade che s'incrociano ad angolo retto — in sezioni assegnate secondo una regola fissa ai diversi uffici e ai singoli reparti di truppe: la figura qui riprodotta dirà meglio d'ogni descrizione. Se il bisogno richiede, e il campo deve essere permanente, maggiori e più robuste saranno le opere di fortificazione, più alto e più solido l'argine, più profonda la fossa; ma la disposizione non muta. Nel suo campo il soldato si sente sicuro; di lì esce alla battaglia, ivi ripara se sconfitto, e piene di romana poesia sono le parole che Livio mette in bocca a Paolo Emilio: *seconda patria è pel soldato il campo; il vallo, mura cittadine; la tenda, casa e penati* (1). E ai confini dell'impero furono i campi permanenti qualcosa di più: furono focolai di latinità, centri d'irradiazione commerciale, nuclei di città future, finchè la marea barbara dilagando li travolse.



DISPOSIZIONE DEL CAMPO ROMANO.

***

Ecco che intanto i nostri legionari hanno rizzato le tende, ampie tende di pelle che raccolgono ognuna dieci soldati, han preparato e consumato il rancio, e avvolti nel mantello, stesi sulla nuda terra, dormono, forse sognando le taverne di Roma, o il campo nella Sabina, o il volto d'una fanciulla umbra...

Domani ripiglieranno la marcia verso la vittoria e la morte.

ATTILIO DE MARCHI.

(1) Livio XLIV. 39.

Ricordiamo ai Soci tutti che è uscito il nuovo

OPUSCOLO DI PROPAGANDA DEL T. C. I.

che contiene: ***Statuto - Opera e Iniziative - Vantaggi dei Soci - Premi ai Soci benemeriti*** (Medaglie e Viaggi gratuiti) ***- Schede d'adesione - Pubblicazioni - Minuterie.***

Viene spedito ***gratis*** a chiunque ne faccia richiesta anche con semplice biglietto portante le iniziali O. P. alla Direzione del T., Milano, Via Monte Napoleone, 14.

Saremo grati a quei Soci che vorranno segnalarci indirizzi di amici, conoscenti, parenti, ai quali si possa inviare l' "Opuscolo di Propaganda,, accompagnato dall' invito ad associarsi al T. C. I.

Gli ski in Abruzzo: Il Concorso di Roccaraso.

1. La stazione di Rivisondoli a 1280 metri sul mare, la più alta fra quelle delle Ferrovie dello Stato - 2. Veduta del Piano delle Cinque Miglia - 3. L'ex Ministro Tittoni al piano delle Cinque miglia - 4. Un gruppo di promotori: 1. Comm. L. V. Bertarelli. 2. Cav. Michele Oro. 3. Il Duca Grazioli - 5. Salto con gli ski dello svedese Smith - 6. Prove di salto con ski.

Le grandi caccie a cavallo in Inghilterra

A fox chase is not easy to be described.
BECKFORD.

« Una caccia alla volpe non è facile a descriversi » disse un giorno l'immortale Beckford — ed è la pura verità. Di tutti gli *sports* che si fanno in Inghilterra è il più lussuoso, il più regale, il più complesso, e il più conforme alla maschia rupestre anima isolana. Gli *sports* nati o rielaborati in Inghilterra hanno con fortuna maggiore o minore conquistato il mondo ed ottenuto sotto tutti i cieli il suggello della nuova nazionalità. Solo il *fox-hunting* ha conservato in Inghilterra il suo culto quasi esclusivo: solo il *fox-hunting* è rimasto l'espressione più completa e più alta dello *sport* perfettamente britannico, cioè di una fusione armonica di elementi muscolari e di signorilità.

Quando a novembre il tenue vaporante azzurro argentino dei cieli estivi è stato divorato dalla caligine delle nuvole fuggiasche che dal Mar d'Irlanda corrono in una sola massa plumbea verso il Mare del Nord; quando la verdissima distesa ondulata ed alberata della gioiosa Inghilterra, dal montuoso Galles alle placide contee piatte dell'est, si cinge d'uno strato sfumante di vapori, che s'impigliano nelle grandi chiome delle querci e si dilacerano alle fronti acuminate delle chiese, e ai merli vestiti di edera dei castelli — allora comincia in tutta Inghilterra la grande stagione della caccia alla volpe.

IN TRENO PER IL "MEET,,.

Solo in Inghilterra — ho detto — un così aristocratico spasso dell'umanità è possibile: in Inghilterra, dove l'agricoltura quasi non esiste più, dove tutti i viventi quasi si sono addensati nelle città, e si sono dedicati ai traffichi, alle industrie e ai commerci: dove la terra è stata messa in pensione — come disse una volta con esatta percezione del vero Olindo Malagodi — e lasciata o fatta tornare a pascolo o a foresta, a immenso parco naturale insomma, dove il cervo fa nozze in pace all'ombra delle roveri secolari, dove la selvaggina si moltiplica in modo prodigioso lungo le dolci colline e in fondo ai neri boschi, dove la volpe aguzza è innumerevole, all'agguato della sovrabbondante selvaggina.

Altrove, la caccia alla volpe come si pratica in Inghilterra sarebbe un disastro irreparabile. L'agricoltura ne sarebbe calpestata, stroncata, uccisa. In Italia, farebbe levare in armi tutto il contado. In Francia — non dimentichiamolo — qualcosa d'analogo, anzi di men veemente, fu una delle cause efficienti della grande rivoluzione.

L'Inghilterra soltanto, con le sue vaste contee dove la pastura s'alterna con la foresta, dove la pianura si rompe in un'ondulazione dolce di colli che fuggono verso l'anello estremo degli orizzonti, dove la terra porta nel suo grembo una rete fitta d'acqua, che può, tranne pochissimi casi, non ingrossare mai alle proporzioni di inguadabili fiumi, l'Inghilterra che trae d'oltremare tutto il grano e quasi tutta la carne che le bisogna — l'Inghilterra solamente poteva dar vita e conservare nella cintura delle sue frontiere questo *sport* di eccidio e di distruzione.

E questa condizione fondamentale non era la sola necessaria. Si richiedeva ancora un popolo di *sportsmen* e di cavalieri, una stirpe capace di restare sulla groppa dell'infaticabile cavallo da caccia lanciato a galoppo furibondo dietro la muta abbaiante dall'alba al vespero. Ora, in Europa, questa qualità di popolo non appartiene che agli inglesi. Ci sono, sì, in Europa altri grandi popoli equestri: i russi meridionali e gli ungheresi. Ma cosacchi e magiari si valgono del cavallo per necessità organica, per imperiosa legge di vita, come i popoli mediterranei primevi si valsero della vela e del remo e i popoli settentrionali dello *ski*. Ma un'alta e media classe che sappia cavalcare con eleganza e con forza, senza altro scopo ed altra utilità che il divertimento signorile e il sano esercizio del corpo, non si trova che in Inghilterra.

Finalmente, a dare una piena e rigogliosa vita alla grande caccia a cavallo, era necessario un popolo di ricchi.

Il *fox-hunting*, non è, come altri *sports* costosi quali la caccia alla tigre nel Bengala, o al leone e al rinoceronte nell'Uganda, uno *sport* solitario: dove il solo cacciatore con la carovana indigena basta a sè stesso. Il *fox-hunting* è uno *sport* di classe, dove nessun testimonio è necessario, ma è essenziale un numero larghissimo di partecipanti. Poichè ogni *gentlemen* ed ogni *lady* che sono invitati ad un *meet* di *fox-hund* deve naturalmente pensare alle proprie spese, ai viaggi ed al mantenimento del suo *team* di cavalli, e alla servitù che è necessario portare seco, per i padroni e gli animali — si comprende subito quale altissima spesa venga a rappresentare un paio di settimane di caccia coi Belvoir o il Duca di Bedford. In tutti i paesi del mondo si trovano quelle cento persone che possono permettersi questo lusso: in Inghilterra, ed in Inghilterra soltanto ci sono quelle quattro o cinque mila, che senza intermissione pigliano parte alla caccia dei duecento *packs* storici che fra autunno e primavera fan rintronare l'antica gioiosa Inghilterra dei loro latrati furibondi, dietro la volpe volta in fuga disperata.

***

Duecento e non meno sono i grandi *packs* classici, le storiche mute di cani da caccia in Inghilterra: ma oltre a questi duecento *packs* che si sono spartita l'Inghilterra in duecento provincie venatorie, i cui confini sono religiosamente rispettati, come i limiti giurisdizionali nella vita amministrativa delle contee, vi sono numerosi altri *packs* provinciali di nome più oscuro, che fanno la caccia alla volpe in scartamento ridotto, delle cui gesta non si occupano i giornali della metropoli e il *New York Herald*, ma solo l'organo locale. Essi, invece di far la caccia sei volte per settimana, come i grandi *packs*, la fanno una volta sola, eppure impongono una bella spesa e danno un intenso divertimento ai cacciatori che vi pigliano parte.

1. Un meet del South wold Pack sotto la statua di Franklin a Spylstey. — 2. La folla al " meet ,, dei Dartmoor. — 3. Il riposo.

L'attenzione pubblica, nella stagione delle caccie, è però tutta concentrata nelle vicende dei duecento *packs* tradizionali, iscritti al Badminton, di cui, i più gloriosi sono questi: il *Quoru Hunt*, che ha per distretto il Leicestershire, forse il più famoso dell'intiera Inghilterra, che ha settanta coppie di cani; il *Duke of Beaufort's Hunt*, che caccia nel Gloucestershire e nel Wiltshire, proprietà e gloria da tempo immemorabile della grande famiglia dei Beaufort; il *Belvoir Hunt* che ha per regno il Lincolnshire, possiede 65 coppie di cani nella muta, e caccia (*hounds go ont*) quattro volte la settimana; il *Bramham Hunt*, che è stanziato sul Yorkshire, ed ha cinquanta coppie di cani nel suo *pack*.

I cani della caccia alla volpe sono di una razza particolare, da un paio di secoli rigidamente selezionata; forti, membruti, di mantello bianco a grandi chiazze ranciate e focate, di orecchie morbide pendenti, ricorderebbero i nostri bracchi, se non fosse degli attacchi poderosi delle gambe che rivelano il corridore velocissimo e instancabile, e dalla coda muscolosa, di grosso calibro, come la coda del San Bernardo, che non si recide mai, e che è portata dal cane gloriosamente alzata oltre il filo della schiena e curvata in punta all'insù.

All'alba, in un posto dato, che muta da caccia a caccia, ed è generalmente il castello del *Master of the Hunt* o il castello o la casa di qualche eminente personaggio della caccia, avviene il *meet*, il ritrovo. Da tutte le parti della contea, a cavallo, in vettura, in automobile, in bicicletta, sul veicolo di cui si dispone, la *gentry*, cioè i notabili del luogo che non prendono parte alla caccia, i *farmers*, i proprietari rurali, i contadini, vengono ad assistere al *meet*. E' uno degli spettacoli più movimentati e più pittoreschi che l'Inghilterra possa offrire. Arrivano gli *huntsmen*, gli uomini che hanno cura del *pack* durante la caccia: il primo *huntman*, che governa l'opera dei cani, ha la tromba ricurva, che farà echeggiare sotto le volte delle foreste la dolente selvaggia nota della strage, i due *whippers-in*, che hanno la frusta, e se ne servono per tenere compatta e in fila la muta, poi gli altri *huntsmen*, se il *pack* è numeroso, tutti montati a cavallo, con il bel berretto di velluto a visiera. I cani li precedono, li attorniano, li rincorrono, abbaiando a festa, addentandosi l'un l'altro per piacere,

Il "huntsman" ed il primo "cohip".

La prova del terreno

guizzando via quando la frusta del *whipper-in* li raggiunge. Giungono i gentiluomini, in cilindro, il vasto torace serrato nel *frack* rosso fiammante (il *pink*), giungono le dame caracollando sotto il *silk-hat* fiammante sul bel ginnetto baio. Fino a duecento cavalieri si congregano ai *meets* delle grosse caccie dei Dwonshire e del Duca di Beaufort.

All'ora data, il *Master* dà il segno della partenza. Il *Master* è il capo supremo della caccia. Essere *Master* di un gran *pack* in Inghilterra è un onore sommo, uguale se non maggiore, al titolo di lord. Ed è un onore che si paga acrissimo, perchè di regola il *Master* è il proprietario del *pack*, e colui che sostiene le enormi spese di esercizio della caccia. Qualche volta però le vecchie famiglie storiche, in cui l'onore e la spesa del *Mastership* era ereditario, si sono spente, e la caccia allora è diventata un affare di sottoscrizione, una specie di accomandita generale, in cui tutti i partecipanti si quotano, e sopportano in misura eguale le relative spese.

Un famoso "master,, il conte di Harrington.

Appena i cani sono lasciati andare, si mettono alla traccia della volpe. Hanno un olfatto eccezionalmente fine. Sentono la volpe se il terreno, il clima e il vento son buoni, a miglia di distanza. Appena l'han sentita, fanno uno strano abbajamento feroce che nel linguaggio venatorio inglese si chiama *giving tongue*, e si precipitano a corsa sfrenata verso il luogo dove l'animale è rintanato. Tutta la comitiva li segue a cavallo: l'onore, la difficoltà, la bellezza della caccia sta nel non abbandonare mai la muta, nello starle vicino il più possibile. La volpe intende dal fondo del suo ricovero il funebre selvaggio abbajamento, e per uno strano errore del suo istinto di conservazione, non si addentra nella tana, ma si dà ad una fuga delirante e fulminea, durante la quale non si arretra davanti ad alcun ostacolo, e si slancia dovunque possa vedere uno scampo e trovar salvezza. Ci furono casi in cui la volpe venne uccisa in cortili di fattoria: una volta una fu presa nel salotto di una casa privata; e recentemente — cosa nuova negli annali del *fox-hunting* — la volpe (*Reinard* nel linguaggio cinegetico) andò a suicidarsi buttandosi a capofitto in un pozzo profondo 30 piedi, donde fu ripescata cogli uncini.

Qualche volta la povera volpe riesce a salvarsi: ma ordinariamente non scampa, ed è raggiunta e dilaniata dai cani. La prima dama che arriva all'eccidio ha in dono la coda della volpe — il *brush*: ambitissimo trofeo di cui ogni signora inglese del gran mondo si gloria, e a ragione, più di ogni altra conquista.

La bellezza della caccia sta nell'impreveduto e nel cangiante e nel difficile dell'itinerario che Reinard terrorizzato dalla muta inferocita adotta per portarsi a salvamento. E' necessario saltar siepi, inerpicarsi sul sommo delle alture, precipitare per chine dirute, guadar riviere, galoppare perdutamente nelle pasture: l'onore è di chi non si lascia distanziare dalla volpe e dalla muta, e può vedere coi suoi occhi tutta la caccia, fino alla strage. L'eccitamento dei cani pare comunicarsi ai cacciatori, che piantano gli speroni

Alla ricerca della preda.

IN PIENA CACCIA.

nei loro cavalli, si portano di volo oltre gli ostacoli e oltre i fiumi, li governano con alta maestria nei meandri delle foreste e li fan volare per le radure e gli spazii livellati. Solo un intrepido abilissimo cavalcatore è capace di tener capo a certi inseguimenti fino alla fine. Naturalmente, la caccia è tanto più emozionante, quanto più a lungo dura l'inseguimento. Nei grandi *hunts* una caccia è fallita, se l'inseguimento è durato meno di un'ora: ma avvennero casi, che sono rimasti segnati a lettere d'oro nelle cronache del *fox-hunting*, e che ogni cacciatore inglese sa a memoria, di inseguimenti che durarono due e tre ore, durante le quali la caccia divorò sui cavalli fumanti un centinaio di chilometri, varcò colli, traversò foreste, guadò acque, costeggiò città popolose, e, qualche volta, si dovette arrestare di fronte al mare.

LA TRAVERSATA DI UN VILLAGGIO.

Su *Punch* lo spietato giornale umoristico di Londra, comparve una volta una caricatura contessuta così. Un *meet* della caccia, fissato di fronte ad un ospedale di matti. I cavalieri, gli *huntsmen*, la muta si raccolgono, sotto gli occhi di una gran folla. Un ricoverato s'è sollevato dall'interno del cortile dell'ospedale, e osserva al di sopra del muro l'adunata. Poi si volge al cavaliero che gli sta più vicino, e gli domanda:

— Che cosa diavolo fate?

Cav. — Cacciamo la volpe.

Matto. — Un bel lotto di cavalli. Quanto può valere?

Cav. — Molte migliaia di sterline.

Matto. — E i cani?

Cav. — Due o tre mila sterline.

Matto. — E la volpe?

Cav. — Oh, niente del tutto!

Matto. — Venite dentro con me.

Il *Punch* è pieno di spirito, ed ha trovato una *boutade* graziosissima, che ha avuto fortuna immensa in Inghilterra: ma, per essere spiritoso, ha dovuto dimenticare l'immenso bene che quelle maschie giornate di caccia, passate sul dorso d'un cavallo, nella vibrante carezza del cielo aperto e dell'aria ventante, hanno fatto alle classi dirigenti della Gran Bretagna.

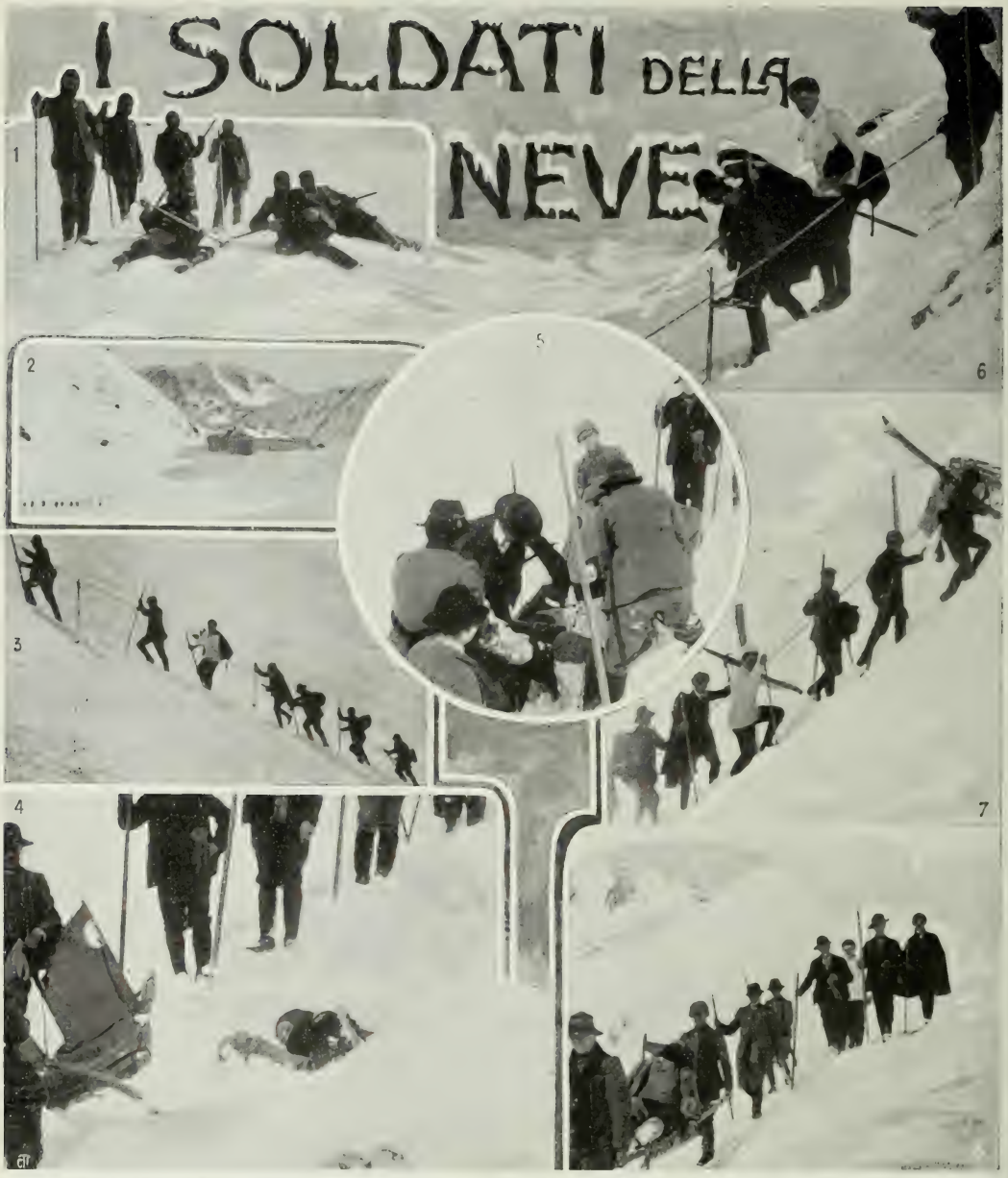
GIUSEPPE BEVIONE.

DI PROSSIMA PUBBLICAZIONE:

L'ANNUARIO DELL'AUTOMOBILISMO.

Ediz. 1910 del T. C. I. | del Ciclismo e dei Trasporti moderni (Ferrovie - Navigazione marittima - Lacuale - Fluviale)

Prezzo Lire TRE franco di porto (Lire SEI pei non soci)



1. Gruppo di « Soldati della neve » davanti all'Ospizio. — 2. L'Ospizio del Gran S. Bernardo durante l'inverno. — 3. Ascesa a cordata della cantina di Fonteintes. — 4. Viaggiatore sorpreso da una valanga e salvato dai « Soldati della neve » venuti alla sua ricerca. — 5. Le prime cure prestate ad un assiderato. — 6. Viaggiatore ferito trasportato da un « soldato della neve » traverso un passaggio difficile.—7. Arrivo al sommo del colle. — 8. Trasporto d'un assiderato a S. Remy sopra una barrella.

Sebbene la traversata del Gran S. Bernardo sia, nella stagione invernale, una fra le più pericolose delle Alpi, accade che un gran numero di emigranti poveri e male equipaggiati la compia tornando dalla Svizzera al Piemonte donde erano partiti nei mesi più caldi.

Molti di essi non giungerebbero sempre sulla vetta del colle se l'itinerario non fosse costantemente tracciato, se non si avesse avuto la cura di tendere delle corde nei punti più erti e pericolosi, e sopratutto se essi non fossero accompagnati da qualche disinteressata guida del luogo.

Tale compito si è assunto una benefica istituzione che completa degnamente l'opera filantropica del celebre e millenario Ospizio.

Essa prende il titolo di « Soldati della neve » in San Remigio, l'ultimo villaggio italiano della vallata.

S. Remigio è l'unico comune d'Italia che vada esente dagli obblighi di leva fin dal 1627.

In sostituzione si pretende che i giovani validi, costituiti in corpo regolare composto da 10 a 12 reclute per anno, corpo sottoposto ad un regolamento militare come se prestassero servizio nell'esercito e comandati da un graduato all'uopo eletto dal sindaco del paese — facciano durante l'inverno e per un periodo di tre anni il servizio di guida e di salvataggio gratuito in favore degli immigrati. Missione ch'essi adempiono con entusiastica bravura ed eroica abnegazione.

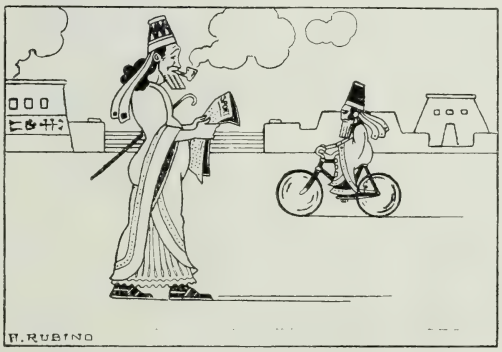
Il giorno nel quale Ludovico il Moro ebbe aghezza di rifare Milano e ne tenne discorso Leonardo da Vinci, questi gli scrisse chieendogli mezzi e potere. « Dammi potere » egli iceva, e disegnava allora le nuove vie, e diceva ome le strade dovevan essere alte e basse: le lte per le passeggiate ed i signori, le basse per opere, ed i servizi ed i poveri. E per la prima olta Leonardo esprime ciò che doveva poi esere il postulato di tutti gli igienisti: che la strada osse larga quanto la universale altezza della asa...

Leonardo è morto, i ogni di Ludovico il Mo- o han tardato quattro ecoli a diventare inizio i realtà, e le strade so- o rimaste quelle che rano: una delle tante anifestazioni della fret- a umana, e della imbeillità della nostra specie ological.

* * *

Se la civiltà è nella trada, noi dobbiamo diperare della nostra ciiltà, la quale in fondo - lo dice Carlyle ed io raduco malamente — on è se non la corteccia icida entro alla quale arde viva la passione selaggia dell'uomo.

Colui che legge delle bellezze di Babilonia non uò non convenirne. L'immensa città era cirondata da un grande baluardo largo ben quaanta metri ove i cittadini si recavano a paseggiare: tra il baluardo e le prime serie di case stendeva un cingolo libero a mo' di grande radale largo sessanta metri, così che l'aria cirolava liberamente come in un grande letto di ume. Vie immani, larghe sino a ottanta metri ttraversavano la città: e perchè l'acqua ripusse e lavasse ogni angolo, si eran disposte le aggiori arterie perpendicolari all'Eufrate.



VIE IMMANI, LARGHE SINO AD 80 METRI...

Fu l'epoca gloriosa della strada: la luce era la decorazione prima dei palazzi, e gli edili la vollero fiorente d'ogni lato.

Atene e Roma imitarono solo parzialmente l'esempio: le braccia pei grandi baluardi cominciavano a scarseggiare e bisognava tenere le vie più atte alla difesa, e più pronte all'insidia.

Ma qua e là, le vestigia delle falde orientali della strada permasero: e le vie immense che dalla capitale conducevano alle più remote provincie, sono la prima ragione della gloria romana. Le aquile di Cesare volarono ovunque perchè la via Emilia e la via Appia additavano il cammino: e le strade furono il fondamento politico della grandezza della repubblica e dell'impero.

Poi ecco la barbarie: e caddero i lavori sapienti di Roma, e la strada fu irsuta, e incolta e irregolare e selvaggia, come erano irsuti e selvaggi i goti che scendevano dalle terre del nord per devastare l'Italia.

Le tenebre del medio evo non potevano ornare se non il sentiero o la strada tortuosa: la necessità urgente della difesa, soffocavano ogni velleità di luce e di aria.

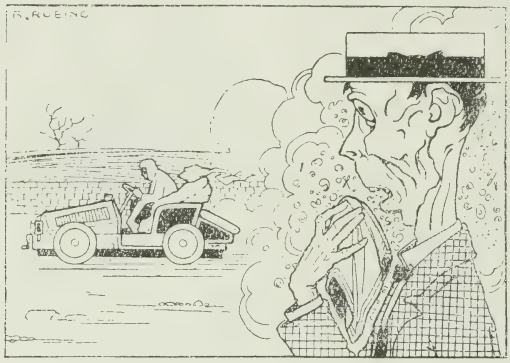
Fu assai che il sentimento profondo del bello rallegrasse colle manifestazioni dell'arte le viuzze delle nostre città: e soltanto nei cotti e nelle ceramiche penetrò nelle strade serrate dei nostri comuni medioevali, un raggio di bellezza.

Le strade di grandi comunicazioni furono qua e là meno scellerate: ma la tecnica degli ingegneri di Roma era morta, e quando in Francia fu istituita la carica di direttore generale dei servizi stradali, parve una sinecura.

* * *

La rinascita stradale è recente. La strada moderna è figlia della rivoluzione francese, così come il *fiacre* e il diritto di voto.

Napoleone un po' pei suoi fini militari, un po' anche per l'eredità diretta del sentimento magnifico dell'impero romano e delle sue glorie, inaugurò le nuove vie ampie, ben battute, ben sistemate. L'arte stradale passò con Napoleone dai capi operai agli ingegneri, e divenne arte nobile.



LE AUTOMOBILI, CHE FANNO SENTIRE L'ODORE DELLA POLVERE, HANNO PORTATO L'ULTIMO TRACOLLO.

Attraverso le prime vie ampie penetrò la luce nelle città semibuie, e colla luce si introdusse il rinnovellato desiderio di vivere.

I primi passi delle nuove vedute sulle strade non furono facili. I misoneisti ricordavano le vie strette del trecento o del quattrocento

...vie... piazze gloriose,
Ove, come del maggio ilare a i dì,
Boschi di quercie e cespiti di rose,
La libera dei padri arte fiorì,

e si affisavano in un senso estetico che poteva trovare molte giustificanti psicologiche, ma che moriva di contro alle necessità urgenti della vita e al nuovo bisogno di aria e di luce.

I retori gridavano all'esagerazione dei nuovi bisogni, all'esaltamento di un paganesimo atmosferico che gli igienisti ponevano in alto per ragion di mestiere e di bottega. Si rimpiangeva il senso mistico, raccolto dalle viuzze strette e semibuie dei villaggi del trecento, e si gridava contro l'uccisione del senso famigliare della casa.

Allorquando a Vienna fu progettato il Ring, si urlò alla pazzia: e a Bruxelles quando l'Auspach progettò il *boulevard* che oggi porta il suo nome, e indebitò il comune per risanare la Senna, e coprirla con la via bellissima che è oggi il cuore della metropoli belga, si minacciò l'ostracismo al borgomastro modernista.

Oggi il Ring è la ragione prima della bellezza sovrana di Vienna, e il *boulevard* Auspach è il cuore di Bruxelles.

* * *

Non passeggiate in una via se non avete ben digerito: il pessimismo gastrico si centuplicherà sotto l'azione delle infelicità stradali.

Forse potrete avere ancora in voi l'illusione della campagna, e dei verdi silenzii e della visione dei boschi sopra i vertici nevati, e tutta quella coorte poetica del paesaggio, che risponde alla realtà così come i mulini a vento nelle oleografie di trent'anni sono, rispondono alla realtà degli assai più sporchi che melanconici mulini a vento in carne ed ossa... e sovratutto in ossa.

E uscite dal chiuso ove non crescon più i boschi di quercia e i cespiti di rose glorie dei padri sepolti e mineralizzati.

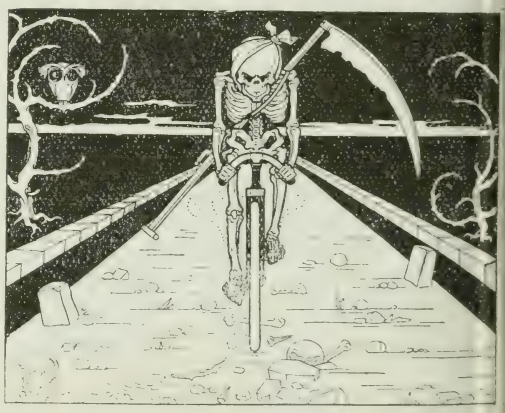
Le illusioni non durano. La polvere del *macadam* non si limita più soltanto a coprirvi gli abiti e il volto, ma si getta anche sugli ultimi attributi della faccia, e i campi che fiancheggiano la via vi fan l'impressione di tornare ogni giorno dalla... messa del dì delle Ceneri.

Le automobili esplosive, che sanno l'odore della benzina, ma fanno sentire altresì quello della polvere, hanno portato l'ultimo tracollo. E' vero che l'automobilista divora la strada: ma la polvere è gettata addosso al pedone che deve ridigerirla una seconda volta. Così noi mangiamo ogni anno qualche ettolitro di *macadam* e di ghiaia, e dopo esserci attossicati stomaco, polmoni e fantasia, dobbiamo ancora pagare lo scotto e provvedere al maggior scupio delle strade.

Per colmo d'ironia può ancora capitarvi in casa un medico, o magari un igienista, che vi raccomandano di uscire per le strade a respirar l'aria libera, a ossidarvi il sangue, a ingollare ossigeno puro, dimentichi che il solo ossigeno puro è ormai... quello delle camere d'aria.

Ah se le aquile romane dovessero volare oggidì! io non so se troverebbero modo di giungere sane e salve nella Gallia o nella Tracia, o se non correrebbero rischio di morir di tubercolosi lungo il cammino!

Scherzo, ma dico per vero dire. L'aria delle nostre campagne ha perso la sua verginità il giorno in cui le strade si sono disfatte in una putrefazione, sia pure minerale, che le ha portate a trovar tomba inonorata nei tronchi e negli alveoli di coloro che vi camminan sopra. Se non potesse sembrare una esagerazione ed una fissazione un po' simile a quella dei fakiri che seguitano a fissare il proprio bellico sino a persuadersi che in esso risiede il centro del sistema planetario, direi che l'aumento della tubercolosi nelle campagne deve trovare il primo coefficiente giustificativo in questa ruina delle strade.



... L'AUMENTO DELLA TUBERCOLOSI NELLE CAMPAGNE DEVE TROVARE IL PRIMO COEFFICENTE GIUSTIFICATIVO IN QUESTA RUINA DELLE STRADE.

Che cammino alla rovescia del periodo augusteo coi suoi edili stradali, o anche semplice-

mente dai periodi della decadenza romana, allorquando le tavole di Eraclea minacciavano santamente coloro che lasciavan polverose e fangose le strade!

Noi costruiamo in città gli apparecchi per aspirare anche il pulviscolo dei tappeti, e non sbadigliamo più per non proiettare le goccioline di saliva coi germi che vengono dal nostro miserabilissimo *io*, eppoi divoriamo qualcosa come uno o due grammi di polvere, senza neppure preoccuparci delle difficoltà di digerire tutta la saliva assorbita, tale e tanta che in capo a due anni, basterebbe per una completa vitrificazione del nostro essere.

Non credete? Ho misurato il pulviscolo di un metro cubo d'aria dopo il lieto passaggio di una automobile. Il metro cubo conteneva ben venti milligrammi di pulviscolo quanto basta per dare oltre alla invasione bronchiale, un commovimento cerebrale ad un buon igienista.

E per carità non afferriamo il microscopio per conoscere il magnifico microcosmo del pulviscolo: dopo l'esame delle congerie di frammenti vegetali, di resti di mosche o di farfalle, di detriti organici d'ogni specie, di cocchi e di bacilli, di muffe e di alghe essicate, noi finiremmo per persuaderci che il nostro corpo ha perso la sua individualità e si è trasformato in una città vivente di esseri inferiori, in qualcosa come un immenso formicaio ove tutti operano a danno di questa miserabilissima cosa che è il re del creato. Il giorno nel quale si vorrà far la propaganda per la rigenerazione stradale, si dovrà lanciare in faccia al mondo la visione di tutto questo mondo del pulviscolo, così come oggi si affligge la collettività con quelle opere di cattiva digestione che si denominano... ricostruzioni storiche cinematografiche,

E QUESTO FANGO, ESSICATO, FINIRÀ NEI VOSTRI POLMONI.

Il pubblico allora si commoverà, e porrà in cima a tutti i programmi elettorali questo che dimostrerebbe assai più delle contese per le velleità politiche il suo sentimento di grandezza: il rinnovamento della strada.

Ripeto non esagero. Una statistica che ponga in rapporto i morti e la loro abbondanza col maggiore o minor contenuto di polvere non è fatta e non si farà mai: anche perchè gli automobilisti inveirebbero perennemente i disgraziati che intendessero fare rilievi di tale genere, e si avrebbe così una nuova specie di causa di morte, quella dei traumi a cagion del pulviscolo.

Però si è almeno visto nelle città (e proprio davvero a Torino lo studio è stato eseguito all'Ospedale di S. Giovanni), che ai giorni ventosi, nei quali il pulviscolo è sollevato e diffuso ovunque, tengono dietro sempre molti casi di infezione generale del sangue (setticemia): il che trova una spiegazione molto semplice pensando come alle fauci, e di qui nel circolo linfatico e sanguigno, debbono per opera del vento, giungere colle particelle dure e acuminate del pulviscolo, germi di ogni fatta, e con verosimiglianza talora anche di quelli che sono capaci a generare le infezioni del sangue.

Ma non occorre fare della necroscopia o bazzicare negli istituti di anatomia patologica, per avere una persuasione di tal genere: basta interrogare i contadini che han terre lungo le strade, o rivolgere lo sguardo alle piante, alle erbe, ai fiori che tenton di crescere lungo le arterie ove passa la civiltà umana. Oh come debbono queste erbe, questi fiori rimpiangere la civiltà, la quale dopo averli incipriati violentemente, li soffocano in una stretta granitica.

I nostri polmoni, e non per una bestiale immagine secentistica, non sono cosa diversa delle foglie e dei cocchi: e il dolore delle erbe è anche il dolore del nostro organo respiratorio.

* * *

E le melanconie estetiche della polvere e del fango? I romani eran così nemici delle cattive strade che tutte le vie, anche quelle extra-urbane erano pavimentate con piccoli massi esagonali, ora di travertino, ora di calcare, ora di granito. Noi... non conosciamo che la ghiaia e il fango.

Visitate le città dell'Italia centrale, e arrischiatevi per le vie in un giorno di pioggia o semplicemente di umidità notevole: nè temete di cadere... il fango è tale che vi attutirà ogni colpo!

E questo fango non si limita a inzaccherarvi, a deturparvi, a rubarvi in stoffe e cuoio del denaro sonante, ma essicato finirà ai vostri polmoni.

Qual meraviglia che le malattie dell'apparato respiratorio e della pelle non si decidono a scendere, mentre le altre sono precipitosamente diminuite?

La prima medicina contro i catarri... è la pulizia stradale.

Ma voi rifuggite dalle città e amate la contemplazione del cielo e degli spazî liberi e uscite all'aperto...

Due mattine su tre, le vostre meditazioni utetiche sono turbate dalla nebbia. Ebbene: la nebbia non è che il pulviscolo. E' il pulviscolo che trascina e condensa il vapor acqueo e lo volatizza così da rendere impenetrabile alla luce d'atmosfera. Londra e Liverpool e Amburgo son nebbiose perchè sono ricche di pulviscolo carbonoso che forma la matrice di queste zone opache di acqua atomizzata. Ed ecco che la strada ruinata, frantumata, disfatta, si è vendicata dell'uomo, invadendogli il cielo e togliendogli anche la possibilità delle contemplazioni ingenue.

Il sentimento delle bellezze naturali ha nelle strade e nella polvere il nemico più spietato e sapiente.

Ah la strada del futuro, compatta, liscia, senza cunette che lussino le ànche a coloro che passan celeri su motori o vetture, o rompono i malleoli ai disgraziati che debbon camminare coi propri piedi! Le strade belle, terse, tranquille come grandi fiumi!

Verranno mai queste strade?

Eppure i rimedi ci sono, e son essi soli l'àncora cui si aggrappano le nostre illusioni di igienisti e di esteti, innamorati dell'aria e della luce e di tutte le cose belle. La polvere è come le

menzogne: sorge ovunque dalla via, così come ovunque dalla verità sorge la menzogna.

Ma i rimedî ci sono.

L'uomo si è molto occupato di lavorare sotto le strade. Il sottosuolo delle strade di una grande città è un mondo a sè, non meno vivo di quello che sta sopra. Tubi delle fogne, canali per l'acqua, cavi pel telefono, tubature pel gaz, fili per la luce elettrica, tubi per la posta pneumatica: altrettante vie per la vita che giunge per l'acqua, per la morte che se ne va per la fogna, vie per i gridi di dolore, pel passaggio delle poche gioie e delle molte lagrime.

Ma soltanto da pochi anni l'uomo si è interessato della parte superficiale della strada. E oggi ha rivoluzionato tutta l'arte stradale nella città: il *beton*, il cemento armato, l'asfalto e il cemento-asfalto hanno aperto nuovi campi inesplorati: per quì è la vita. Che importa se scivoleremo qualche volta? E' assai più lieto per un filosofo rompersi il femore su una bella battuta d'asfalto, che lussarsi un piede in una cunetta di una delle nostre strade scellerate ad acciottolato. La frattura così fatta è un omaggio alla civiltà: la lussazione così determinata è un frutto della barbarie.

I comuni sono imbrogliati nella scelta dei programmi... ecco il primo, da farsi assieme col rinnovamento della casa: la trasformazione stradale.

Si temono i debiti? Ma i debiti sono il polline della civiltà, sono la ragion prima della attività umana. Una società senza debiti è una società in via di sclerosi; e i debiti per le strade sono debiti che... fan correre più lesti.

Meglio mangiare un po' meno bene per un anno, ma camminare meglio tutta la vita.

Chi cammina bene, respira bene e risparmia polmoni e piedi... i quali ultimi sono pur sempre per la maggioranza l'organo più squisitamente destinato alle attività cerebrali.

Indugiare nella trasformazione delle strade urbane vuol dire non capire la civiltà: e chi è ancora così retrogrado da non capire che asfalto e cemento sono cibi indispensabili ai piedi, merita assai più di andar sotterra che di camminare alla superficie.

E poi, quando le vie delle città saran belle, e terse, e libere, e liscie, ecco tutto il grande problema delle strade all'aperto.

Noi brancichiamo nel buio. Abbiamo creato è vero una coorte di carcerieri per la polvere: l'akonia, l'idocreol, la rapidite, l'apulvite, il pulvivoro, l'oleite, l'iniectol, il poussicrol, l'hacknite, l'ermenite, il pulvicicle, la gondronite, la marlite... e tutte le altre *iti* che rallegrano le pagine finali dei giornali tecnici, ma la polvere se ne infischia.

Verrà dalla catramatura la luce e la salute?

Riusciremo col catrame a imprigionare davvero la polvere, o avremo dopo un po' di catramatura universale, distrutta anche questa ultima illusione?

O non dovremo scontare in odore nuovo e in particelle di materiali estrattivi penetranti negli alveoli, il risparmio in pulviscolo deglutito?

Le speranze della catramatura eran grandi, e non son più tali: forse in essa è il meno peggio, non il bene e il bello verso i quali noi andiamo. Non verrà proprio mai la strada ideale, libera per l'occhio e per la gola, stanza senza confine ove la nostra mente vaghi e riposi, ove noi facciamo portare la ingenuità della nostra fantasia e delle nostre riflessioni?

Forse... fors'anco mai: forse noi siamo polvere e nella polvere dobbiamo vivere e della polvere dobbiam morire. Il giorno in cui le malinconie della strada ne saranno incurabili, nel quale sentiremo che le vie della terra sono dannate a questa perdizione estetica, noi igienisti batteremo tra i primi le vie del cielo e porteremo le strade e i campi liberi, e le gallerie di cure d'aria, lassù tra le nubi.

Quel giorno il cielo riavrà l'impero sulla terra, e le strade libere dell'atmosfera saranno i nostri passeggi e noi porteremo le nostre cattedre d'igiene, lassù..., sugli aeroplani.

Prof. E. BERTARELLI.

NOI PORTEREMO LE NOSTRE CATTEDRE D'IGIENE LASSÙ...

UN SECOLO DI PROGRESSO DELLA NAVIGAZIONE A VAPORE

(Continuazione e fine ; vedi Numero precedente)

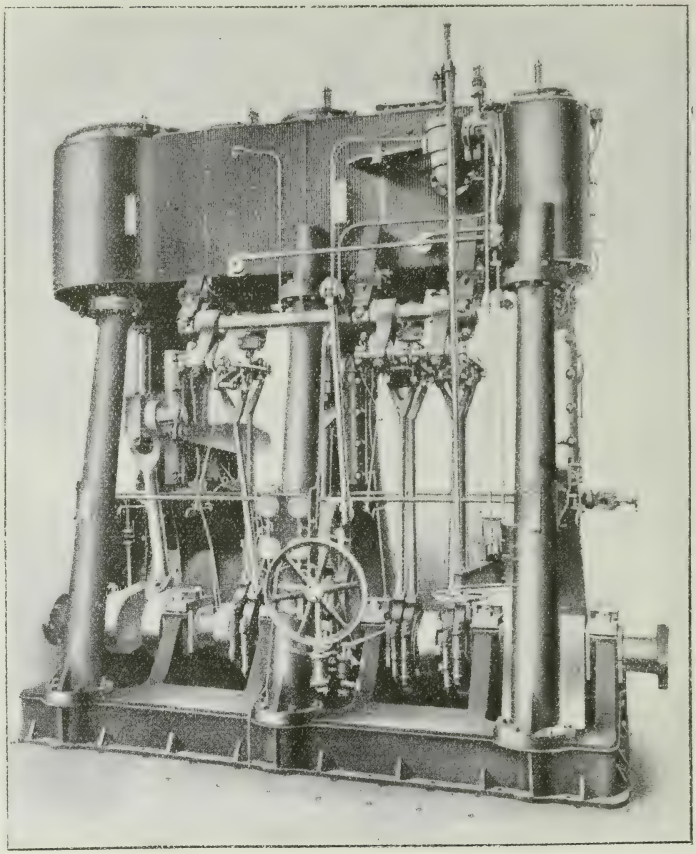
Fu solo nel 1870 che la bandiera italiana cominciò a fare una logica concorrenza a quella francese nel trasporto dei nostri emigranti, allorchè apparvero il « Po », il « Pampa » e l'« Italo Platense », vapori di 1500 tonnellate e 1000 HP, e l'« Espresso » di 1934 tonnellate e 1200 HP, che compivano la traversata in ventotto o trenta giorni. Per il canale di Suez e la nuova via delle Indie, l'Italia, malgrado la sovvenzione governativa, non riesciva a mettere sulla linea di Bombay che dei vapori di 1331 tonnellate, come l'« India », il « Persia », l'« Asia » e l'« Egitto » coll' « Arabia », vapori di otto nodi all'ora, i quali, salvo le macchine moderne ed economiche, erano sotto tutti i rapporti inferiori ai vapori che la Peninsulare aveva in servizio per le Indie nel Mar Rosso trenta o quarant'anni prima, e con tali mezzi si parlava di espansione italiana nell'Estremo Oriente ; ma Cavour era morto da un pezzo!

Il ponte di passeggiata d'un grande piroscafo moderno.

Di linee italiane col Nord America allora non se ne accennava. Dal 1870 in poi il servizio del Plata andò migliorando, sopravvennero nuovi piroscafi migliori, e a poco a poco la concorrenza francese fu efficacemente combattuta ; ma per un buon vapore nuovo, quanti non ne acquistavano gli esportatori di carne umana, scegliendoli fra le più decrepite carcasse in vendita nei porti stranieri, e alternando il trasporto degli emigranti con quello del carbone o del bestiame. Ma allora l'emigrazione non era tutelata come adesso. Vecchie carcasse da mille e cinquecento tonnellate, potevano stipare perfino duemila emigranti; adesso non sarebbero autorizzate a portarne cinquecento, dato che la nave avesse tutti i requisiti voluti da leggi più umane.

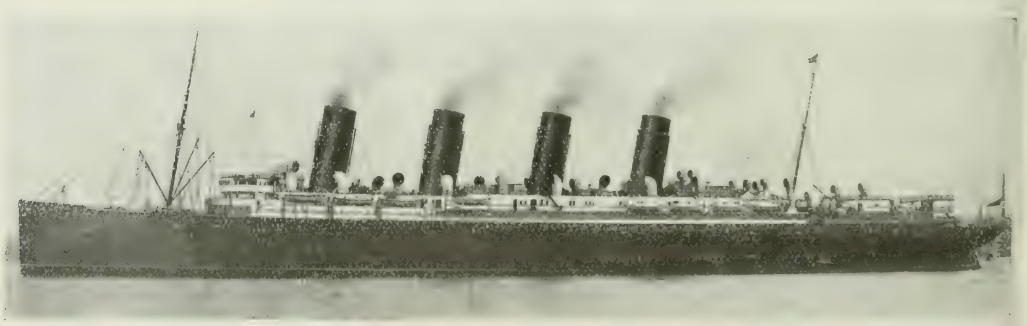
Nondimeno la prosperità delle nostre colonie del Plata divenne tale che le linee italiane ebbero dei vapori che assicurarono alla nostra bandiera il primato della navigazione a vapore fra il Mediterraneo e il Sud America. La Veloce merita un ricordo per l'acquisto del « Nord America », vapore da 17 nodi, descritto dal De Amicis nel suo *Oceano*, poi del « Vittoria », « Duca di Galliera » e « Duchessa di Genova », la Società Raggio fece costruire il « Perseo », il « Sirio » e l'« Orione » che furono reputatissimi ; la Casa Piaggio l'« Umberto I », e poi quel « Regina Margherita » da 17 nodi e che fu il primo postale elegante della nostra bandiera. Tutto il materiale di Raggio e di Piaggio, passò poi alla Navigazione Generale Italiana. Oggi ancora il primato sulla linea del Plata appartiene alla bandiera nazionale. Il Lloyd Italiano introdusse i vapori per emigranti nei quali questi hanno tutte le comodità possibili e la massima igiene, e tutte le altre Compagnie andarono subito a gara nell'emularlo, trascinando nel movimento anche le straniere. Poi la Veloce rinnovò tutto il suo materiale, la Navigazione Generale ha costruito lo splendido gruppo di

postali del tipo « Re Vittorio » e « Duca degli Abruzzi »; sorse il Lloyd Sabaudo coi superbi vapori « Tommaso di Savoja » e « Principe di Udine »; nacque la Società Italia che ha un bellissimo materiale da emigranti, e finalmente il Lloyd Italiano pose in linea il « Principessa Mafalda », che come eleganza e lusso non ha eguali, e che è il più veloce vapore che traffichi col Sud America. I magnifici piroscafi della Navigazione Generale, e del Lloyd Sabaudo, alcuni della Veloce, delle linee celeri hanno tutti più di 7800 tonnellate e compiono la traversata da sedici a quindici giorni e mezzo, il velocissimo « Principessa Mafalda », oltre 9000 tonn. impiega da quindici a quattordici giorni e qualche ora: appunto la metà del tempo necessario per arrivare a Montevideo coi migliori piroscafi di quarant'anni sono.

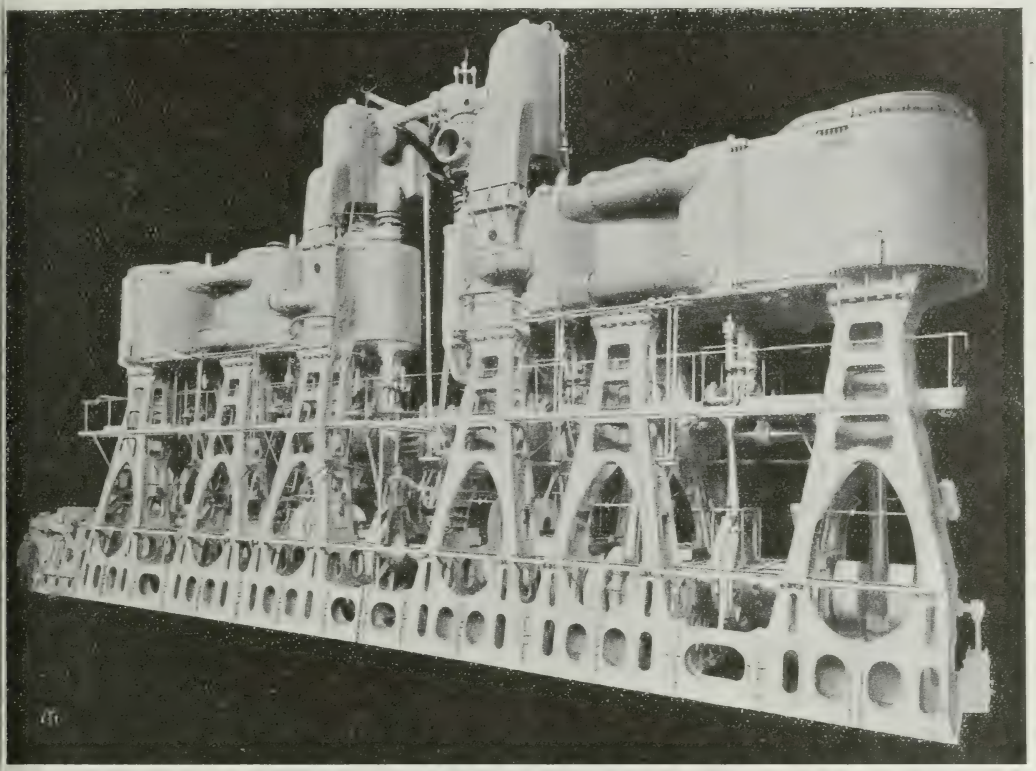


TIPO DI MACCHINA A TRIPLA ESPANSIONE IN USO PRESSO ALCUNI MODERNI TRANSATLANTICI.

La velocità è la cosa la più costosa in mare, esige anche delle grandi dimensioni, mentre le condizioni dei porti del Rio della Plata non permettono di inviarvi vapori che superino le nove o diecimila tonnellate. I celeri postali italiani hanno adunque ottenuto il massimo risultato conseguibile su linee il cui percorso è di oltre seimila miglia marine, terminando in porti di limitata capacità. Le velocità e le portate di questi celeri vapori nazionali, sono le stesse delle migliori linee inglesi, e tedesche del Sud Africa e dell'Australia; la portata soltanto è di un poco inferiore a quella dei nuovissimi piroscafi della Peninsulare, per la China e le Indie dell'Orient Line per l'Australia. Parlare di vapori di ventimila e più tonnellate, e della velocità superiore ai diciotto nodi effettivi sulle linee del Plata, sarebbe oggi non solo un assurdo economico, ma anche tecnico. Per dimostrare come il costo della velocità sia ingente e come non si possano senza cadere nell'assurdo eccedere certi limiti, chiedo il permesso di citare i dati delle prove di velocità eseguite dal nuovissimo vapore « Osterley » della Orient Line, per il servizio della Nuova Zelanda, piroscafo di tonnellate 12 000, e che deve compire il viaggio alla velocità media di nodi 16 $\frac{1}{2}$ un po' minore adunque di quella dei nostri servizi celeri del Plata:



IL « MAURETANIA » IL TRANSATLANTICO PIÙ COLOSSALE DEL MONDO.

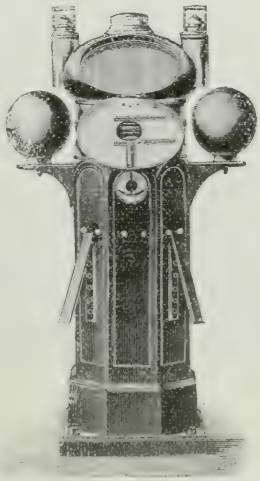


UNA DELLE DUE MACCHINE A QUADRUPLA ESPANSIONE DEL TRANSATLANTICO «PRINCIPESSA CECILIA» (46 000 HP).

velocità nodi	13,01	forza di macch. HP	3 713
»	14,96	»	5 515
»	16,40	»	7 345
»	17,23	»	9 403
	18,06	»	11 157
»	18,76	»	13 790

Non si tratta solo della spesa del carbone, del maggior costo delle macchine proporzionalmente alla loro forza, ma anche è questione di spazio e di peso. Si vede poi come alle alte velocità aumenti in modo notevole la forza necessaria a raggiungerle, «Osterley» ad esempio non potrebbe filare venti nodi con meno di ventimila HP e i ventisei nodi del «Mauretania», non meno di cinquanta mila, e in questo caso lo scafo non sarebbe più proporzionato alla sua macchina!

Per il Nord America il nuovo materiale italiano, è analogo a quello del Plata, e su queste linee la nostra superiorità scompare. Possenti compagnie tedesche e inglesi, mantengono nel Mediterraneo piroscafi che sono più importanti dei nostri migliori; ancora le nostre Compagnie non hanno trovato i mezzi e l'ardimento di competere con un Lloyd germanico e con una Cunard, o White Star Line, epperò circa una metà del movimento di emigranti e di immigranti italiani è sfruttato dalle bandiere straniere.



TIPO DI BUSSOLA PER PILOTI.

I grandi e celeri vapori italiani addetti alla emigrazione hanno poi dei compagni alquanto più modesti, ma pur degni della bella bandiera che sventolano a poppa. L'inferiorità del nostro materiale nell'Atlantico settentrionale deriva dal fatto che l'Italia si è accinta ultima a conquistare il suo posto in quella suprema palestra navale che suscita le navi giganti, le meraviglie del mare. La vittoria penosamente conquistata nell'Atlantico meridionale, il segreto pensiero di ottenere un materiale, adatto alle due grandi vie atlantiche, secondo la fluttuazione del traffico locale, non permise all'armamento italiano di esser forte in tutto l'Atlantico, tanto più che i possenti organismi che ci combattono nelle linee settentrionali si sono allenati e temprati appunto in quella zona oceanica dove il progresso è implacabile e come dissi precede di lustri ogni altra linea.

Quanto agli altri servizi italiani, o non esistono, o è meglio non parlarne come della linea sovvenzionata per le Indie, e per il Levante.

E' in costruzione il nuovo naviglio di Stato per le isole; i piani vennero ispirati a concetti moderni, avremo colà qualche vaporetto a turbina, e che filerà più

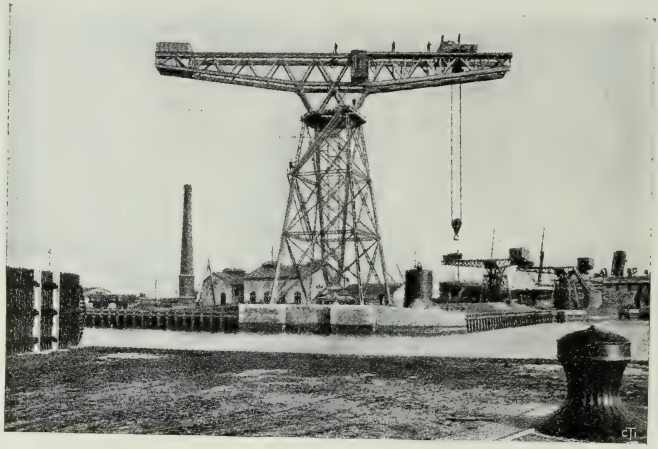
di venti nodi. Ciò non crea una marina mercantile, e a parte la flotta dedicata alla emigrazione, tutta la Marina Mercantile Italiana è da creare.

***

Ma è tempo di riassumere queste note frettolose affatto impari alla nobiltà dell'argomento.

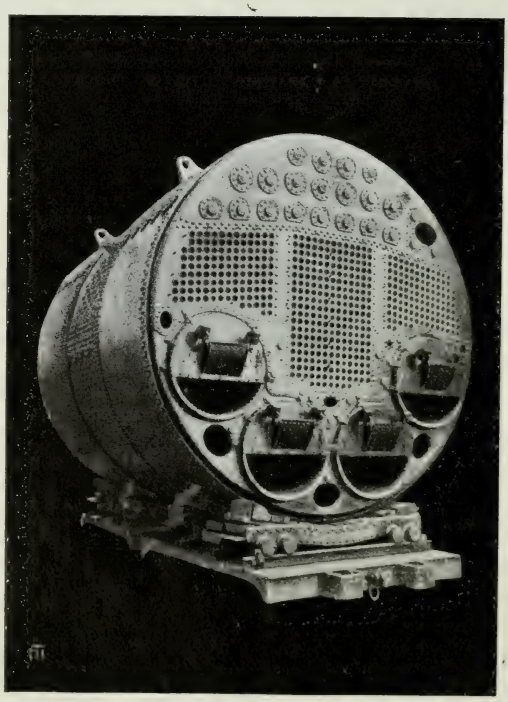
Se si confronta la carta demografica del globo dall'epoca di Fulton alla nostra, se si confrontano le linee di comunicazione, dobbiamo riconoscere che il vapore ha compiuto la massima riforma che ha finora registrato la storia. La civiltà in sè stessa non ha progredito molto in causa del vapore conquistatore del mare, ma si è diffusa in un modo meraviglioso, si è generalizzata, espandendosi in ogni terra alle cui rive approdino i piroscafi; la produzione e i consumi di materie prime sono per lo meno centuplicate da un secolo a questa parte, e ciò significa che è centuplicato il lavoro umano; nè si creda che questa proporzione sia esagerata, essa è molto inferiore all' incremento del materiale navale e della sua efficienza, e l'aumento delle navi è la diretta conseguenza dell'aumento delle materie da trasportare.

La popolazione è cresciuta, ma non nella medesima misura, quindi questo enorme aumento di produzione corrisponde ad un consumo individuale molto maggiore che per il passato, indizio sicurissimo di un benessere sociale incomparabilmente maggiore. La navigazione a vapore ha virtualmente soppresso le frontiere, e economicamente abolite le distanze; oggi mercè dei modesti infaticabili piroscafi facchini, che hanno dovunque sostituiti i velieri e che esercitano l'industria del trasporto in grandi masse, il costo del nolo marittimo, a parità di peso e di distanza è estremamente minore di quello ferroviario. Una tonnellata di merce che giunga a Genova dall'Inghilterra con un viaggio di quasi quattromila chilometri, paga, grazie al trasporto in grandi masse, circa lo stesso prezzo che costano in ferrovia i cento cinquanta chilometri che dividono Genova da Milano! Per l'influsso della concorrenza spesso avviene che il grano imbarcato a Buenos Ayres, o il carbone fossile caricato a Filadelfia, arrivino nei porti italiani con una spesa, dopo una navigazione di oltre diecimila chilometri, non superiore al modestissimo trasporto ferroviario citato.



Una gigantesca gru elettrica nel porto di Brennen.

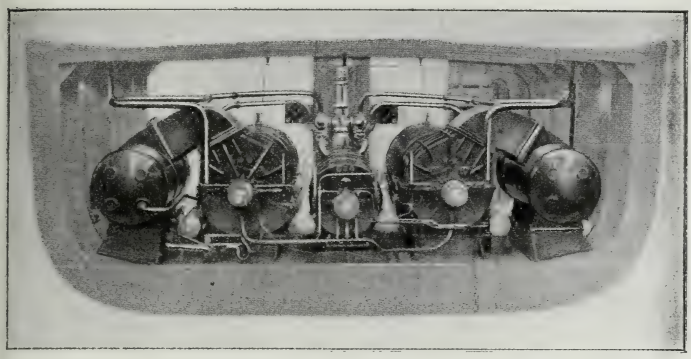
Non sono i celebri rapidissimi postali che recano questo vantaggio ma la folla oscura dei facchini del mare che il gran pubblico ignora. I grandi piroscafi sono la sorgente di tutti i progressi navali, dei quali i facchini del mare approfittano nella loro sfera d'azione. Anche per essi la selezione è costante, e dovunque il materiale nuovo relega ad un posto inferiore l'antico. Non è senza una grande malinconia che devo constatare come in questa vivissima lotta per il trasporto delle merci alle condizioni della massima concorrenza, in questa magnifica gara del buon mercato che ha rigenerato il mondo, l'Italia non ebbe mai parte e non ne ha ancora alcuna. Eppure se vi ha paese che sia importatore per eccellenza di materie prime, questo è appunto l'Italia.



Duplice caldaia cilindrica del vapore tedesco «Kaiser Wilhelm» - (Superficie riscaldata 10 000 metri quadrati).

Il buon mercato si è anche diffuso fra i passeggeri; le ferrovie italiane in media fanno pagare cinque centesimi in terza classe di trasporto per ogni chilometro, i vapori per emigranti fanno pagare in media un centesimo e una piccola frazione, ma l'emigrante è nutrito ed alloggiato. Il costo medio della

prima classe in ferrovia è di dieci centesimi per chilometro, in mare di circa otto, ma con alloggio e un trattamento da albergo di primissimo ordine; quanto alla sicurezza le statistiche assicurano che fa meno vittime oggi il mare che non la ferrovia.



SEZIONE D'UNA MACCHINA AZIONATA DA TURBINE A VAPORE.

E' per questo che si può affermare che la navigazione a vapore fu la conquista più bella, più civile, che abbia fatto l'umanità; è per questo che la grandezza morale e materiale di un paese oggi la si misura dalla sua importanza nei traffici marittimi, e che è divenuta una verità fondamentale il detto sapiente che i mari non dividono, ma congiungono i popoli, e li affratellano.

Finora abbiamo ricordato il passato, e accennato al fuggevole presente; che ci riserva il prossimo avvenire?

La vecchia macchina di Watt, trasformata, la vecchia caldaja ringiovanita sembra che abbiano dato tutto quanto da loro si poteva attendere. Nelle caldaje avremo ancora dei perfezionamenti, la macchina dell'Umbria (della N. G. I. disegnata da Orlando), alla prova ha consumato 540 grammi di carbone per cavallo ora; la conquista nelle caldaje colla vecchia macchina alternativa si riduce adesso a pochi grammi di economia, ma la turbina consente una migliore utilizzazione del vapore che fornisce la caldaja. Due grandi vapori gemelli, costruiti affatto eguali per esperimento dalla Cunard Line, ebbero l'uno, il « Caronia » macchine alternative, l'altro, il « Carmania », motori a turbina, a tutte condizioni pari, e con eguale consumo di carbone in molti viaggi, il « Carmania » dette sempre circa venti nodi di velocità all'ora, cioè quasi un nodo più del « Caronia », vantaggio di circa il 10 %. La turbina più leggera, più duttile, meno complicata, è già tanto diffusa che in pochissimi anni ha preso un posto cospicuo essendovene in azione in mare già per oltre due milioni di HP, e non si costruisce oggi nave notevole, da guerra o mercantile, che non abbia motori a turbina, e già un perfezionamento è iniziato sul « Laurentic » e sul « Otaki », due grandi vapori inglesi; si è provato a combinare assieme turbine e macchine alternative, trovando economie assai maggiori.

Il progresso navale immediato, in certo modo già tangibile, è atteso dalla turbina, che forse si accoppierà alla dinamo, formando in ogni nave una stazione centrale elettrica, che diramerà l'energia necessaria a tutti i meccanismi, compresi quelli dei propulsori; senza organi trasmettitori ingombranti, e nello stesso tempo fragili, come i pesanti assi delle eliche che ormai nelle navi maggiori superano i cinquanta metri di lunghezza.

Nè i rivali del vapore sono inerti, si studiano grandi motori marini a gaz povero, i motori a petrolio e benzina sono diffusi nella marina da pesca e sui grandi velieri per le loro manovre, si ricerca il modo di dotarli di potenza superiore a quella attuale, e anche la turbina a combustione interna, non sembra più un sogno irrealizzabile. Il progresso fu immenso da Fluton in poi ed è promettente; ma se ci limitiamo al campo della macchina a vapore, noi troviamo che tutti i progressi odierni erano già in germe quando il « Clermont » solcò l'Hudson per la prima volta. Non si è trovato nulla di nuovo, si è solo perfezionato.

Quattro generazioni si sono affaticate a questo perfezionamento, che fu l'opera di tutti. Una somma immensa di buona volontà ha contribuito a questo progresso meraviglioso, e se noi ci solleviamo per poco almeno, al disopra delle nostre piccole miserie, delle meschine competizioni, che rimpiccioliscono gli ideali, e rendono povera la vita; se troviamo per un poco la virtù in noi di guardare dall'alto e serenamente sull'opera di un secolo intero, noi sentiremo palpitare nel nostro intimo un sentimento di fede

UN GIARDINO D'INVERNO SUL « TOMASO DI SAVOIA ».

e di giusto orgoglio: ognuno oggi porta il suo minuscolo contributo al cammino delle idee che si trasformano in azioni ed in cose concrete; la lotta per la vita è bella e fortifica gli spiriti, non è vero che indurisca gli animi, soli pochi disgraziati piegano innanzi al soffio della santa lotta, le nature sane si nobilitano in essa, e si rinvigoriscono nelle emulazioni belle e superbe. E' sul mare che si è svolta la pagina più vissuta e più forte della vita civile, delle lotte per l'esistenza di popoli interi, nello scorso secolo, la pagina più utile, e probabilmente per qualche generazione ancora, in attesa di campo più vasto, sarà il mare sempre la magnifica palestra umana. Possa l'Italia, che al tempo andato fu signora dei mari, affrettarsi alla superba e benefica lotta di attività e buon volere, attorno alla immensa sorgente di ogni progresso, di ogni libero bene, al mare, dalle cui onde secondo la leggenda dei grandi marini normanni nascevano armati i giganti, e dalla profonda e gentile leggenda ellena nasceva la Dea della vitalità e della rigenerazione.

Non indarno tutte le antiche tradizioni fecero giungere dal mare i civilizzatori!

GIORGIO MOLLI.

IL TURISMO NELLA LEGISLAZIONE E NELLA STATISTICA

Il numero delle biciclette e delle automobili esistenti in Italia.

La rilevazione delle automobili e biciclette esistenti in Italia, non si può desumere che dal numero dei veicoli che hanno pagato la tassa; sono questi i dati più sicuri e se non sono perfetti è bene avvertire che la perfezione nei censimenti e nelle statistiche è irraggiungibile; bisogna accontentarsi delle approssimazioni che in questo caso sono fra le più sicure, poichè, specie per le automobili, è molto difficile frodare il fisco.

Ecco le cifre riguardanti i veicoli che pagarono la tassa dal 1 luglio 1908 al 30 giugno 1909:

Biciclette	467 131
Tandems	308
Motociclette	5 063
Automobili	5 862
Automobili per uso pubblico	354
Furgoni automobili per merci	137

Il primato nel numero delle automobili ad uso privato è dato dalla provincia di Milano con 944, poi viene Torino con 825, poi Roma con 514, poi Genova con 438, indi Firenze, Napoli, Bologna. Non risulta esistano automobili ad Avellino, Girgenti, Messina, Cosenza, Potenza.

Facendo il confronto coll'anno precedente e cioè col 1907-1908, si nota un importantissimo aumento poichè in quell'annata le biciclette denunziate furono 406 313, le motociclette 4431, le automobili 4790, quelle per uso pubblico 207, ed i furgoni 82. Ecco quindi un indice del progresso del nostro paese e dell'aumento della ricchezza dal punto di vista della sua ripartizione.

Il Corpo Nazionale dei Volontari.

Il Ministro della Guerra ha presentato alla Camera dei deputati un disegno di legge per la riforma del Tiro a Segno e per l'istituzione di un Corpo nazionale dei volontari italiani, che dovrebbe raccogliere la gioventù addestrata al Tiro a Segno e all'educazione fisica a scopo militare.

Questo Corpo sarebbe costituito dal Corpo nazionale dei volontari ciclisti ed automobilisti e di un Corpo speciale di volontari (alpini, cacciatori a piedi e a cavallo, studenti, lagunari ed altre specialità riconosciute dal Ministero della Guerra).

Il Corpo nazionale sarebbe una istituzione civile, sottoposta alla vigilanza del Ministero della Guerra, collo scopo di educazione militare per concorrere alla difesa della patria.

Il progetto di legge stabilisce di dotare fin da ora il Bilancio della Guerra di una somma di lire 100 000 da aggiungersi alle somme già stanziate per il Corpo dei volontari ciclisti e automobilisti.

In tal modo si darebbe forma legale a quei reparti che in molte regioni si sono già formati e che per non essere nè ciclisti, nè automobilisti non potevano essere riconosciuti come facenti parte di quel Corpo.

Ottima è pure la riforma proposta del Tiro a Segno; il progetto tende a democratizzare questa istituzione, specialmente con molte esenzioni di pagamento e colla diffusione di campi di tiro. L'onere che lo Stato si addosserebbe sarebbe di L. 1 100 000.

I termini per notificare una contravvenzione automobilistica.

Mentre gli automobilisti si agitano per modificare il nuovo regolamento automobilistico, la suprema magistratura continua ad ispirarsi a dei concetti troppo autofobi, formando così una giurisprudenza più vessatoria della legge.

Importante è la sentenza emanata dalla Cassazione romana il 29 del passato gennaio; con essa non vengono più rispettati i termini perentori per la notifica delle contravvenzioni, di modo che l'automobilista non può vivere tranquillo nemmeno quando vede scadere i termini di legge stabiliti per la notifica della contravvenzione. Si noti che i termini perentori sono la spina dorsale del diritto procedurale, ma per le automobili non si rispettano nemmeno le norme generali di diritto. Infatti la Corte Suprema nella citata sentenza è giunta a stabilire che i termini fissati dalla legge per la notifica del verbale di contravvenzione non sono tassativi, nè di rigore, ma possono essere trascurati dagli agenti e dalle autorità.

Tale sentenza è grave, perchè l'automobilista che si vede dopo dei mesi notificare una contravvenzione non si trova più in condizioni di procurarsi delle testimonianze per la sua difesa, testimonianze che nemmeno può raccogliere all'atto della contravvenzione, perchè questa viene elevata senza imporre all'automobilista di fermarsi e cioè senza che l'automobilista abbia tempo di accorgersene.

Registratore automatico di velocità con suoneria.

L'apparecchio è senza dubbio ingegnoso, perchè registra automaticamente ogni volta che il veicolo supera il limite di velocità prescritta dai regolamenti e contemporaneamente, con una forte suoneria ne avverte il pubblico. L'apparecchio non consiste che in una scatola circolare che si applica ad una delle ruote, si chiude in città e si lascia aperto in campagna perchè la velocità è maggiore. Naturalmente se si trattasse invece di stabilire una velocità unica in città e campagna l'apparecchio sarebbe ancora più semplice ed aprendolo, ogni anno si potrebbe riscontrare quante volte l'automobile ha superato la velocità regolamentare. Con un controllo governativo annuale di questo tassametro, sarebbe certo facile stabilire le contravvenzioni, mentre il credere che la suoneria sia di grande aiuto agli agenti è cosa molto discutibile, poichè si riuscirebbe a mettere in contravvenzione coloro che passano di un chilometro la velocità prescritta e non quelli che vanno a grande velocità perchè la suoneria non impedisce la fuga nè fa crescere la vista agli agenti per leggere il numero della vettura!

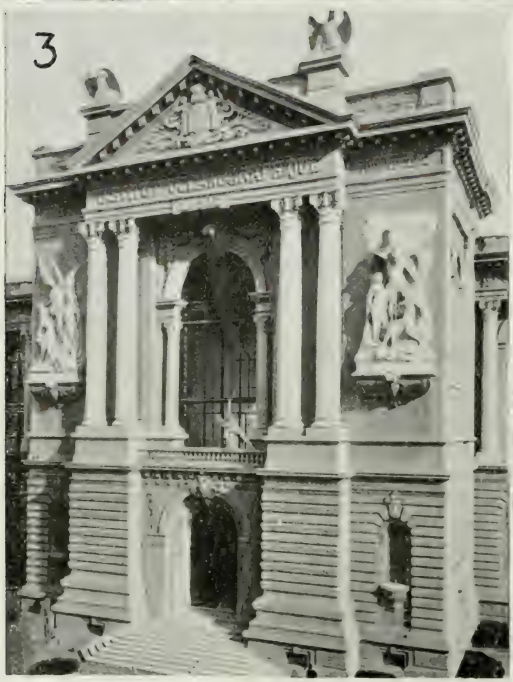
Ad ogni modo sia lode alla meccanica che ci ha portato anche a questo!

La Moda alle Corse.

LE PRIME CORSE AL GALOPPO HANNO QUEST'ANNO INAUGURATO LE NUOVE «TOILETTES» PRIMAVERILI. RIPRODUCIAMO NELLE PRESENTI VEDUTE PRESE ALL'IPPODROMO DI LONGCHAMPS ALCUNI TIPI DELL'ELEGANZA MONDANA PARIGINA.

(Fot. Branger).

Le feste nautiche



1. Panorama della Baia di Monaco. - 2. L'Esposizione dei canotti automobili. - 3. L'Istituto Oceanografico. - 4. Inaugurazione dell'Istituto Oceanografico. (*Fot. Branger*).

di Monaco.

1. Il canotto automobile italiano « Bianchi » (4 cilindri, 70 HP). - 2. Il battello *glisseur* « La Flèche ». - 3. Il più piccolo fra i concorrenti. « Lilliput ». - 4. Poppa a due eliche dell'« Ursula ». - 5. Il « Bayard Clément ». - 6. Veduta del Museo Oceanografico. - 7. Il « Gregoire VIII » durante una prova fluviale. - 8. Il « Thelemaque Mors ».

(*Fot. Branger*).

La gita del Club Nautico Milanese

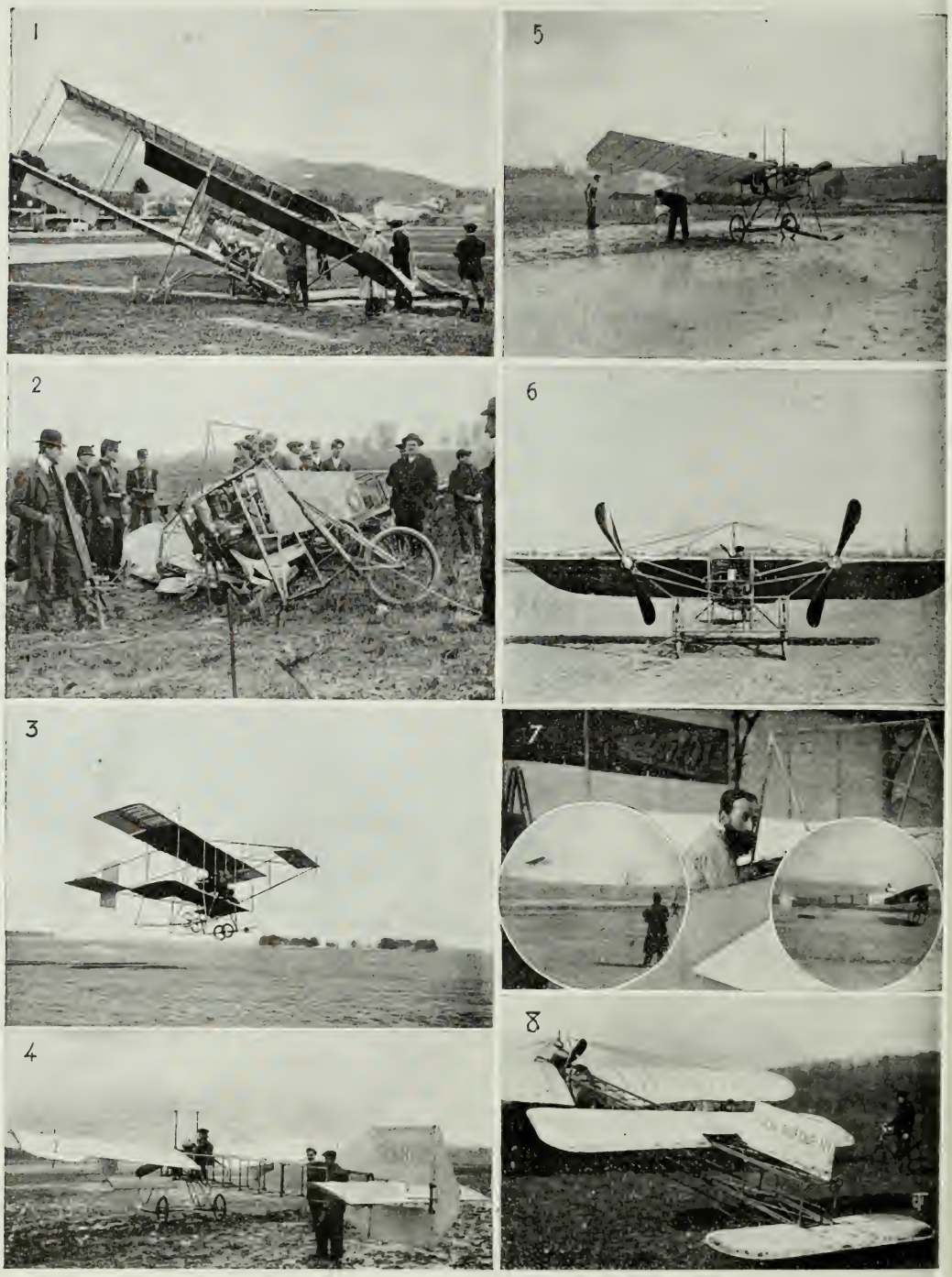
E' sorta a Milano, promossa da alcuni cittadini alla testa dei quali è il signor Andrea Fasoli, una iniziativa per creare un Club nautico milanese allo scopo di organizzare brevi gite nautiche sui fiumi, sui laghi e sui canali lombardi che permettano nel tempo stesso di far propaganda fra il pubblico dei profani al vitale principio della navigazione interna. A tale Club nautico il Touring

1. L'IMBARCO DEI GITANTI SUL « PAVIA ». - 2. I GITANTI, GUIDATI DAL PROF. S. RICCI, VISITANO PAVIA LA CHIESA DI S. MICHELE. - 3. IL « PAVIA » ENTRA NEL PO. - 4. LA SIGNORA DEL PRESIDENTE DEL C. N. M. 5. IL « PAVIA » LASCIA LE SPONDE DEL TICINO. - 6. I PASSEGGERI SUL « PAVIA ». *(Fot. Sciaccaluga, Milano).*

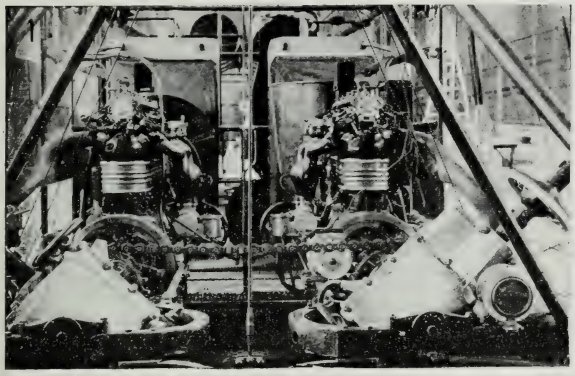
accorda cordiale appoggio. La prima esplicazione d'attività la si ebbe il 28 marzo scorso con una riuscitissima gita, cui parteciparono circa duecento persone fra milanesi e pavesi, a Pavia con escursione sul Ticino e sul Po a bordo del piroscafo « Pavia » della Società Anonima di Navigazione Interna di Milano.

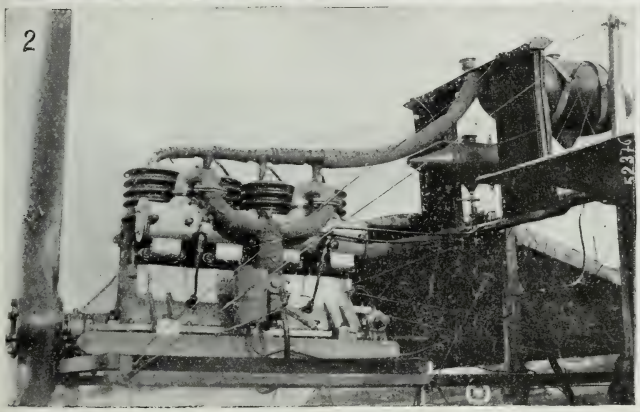
1. Alcuni organizzatori della gita. - 2. I soci della « Canottieri Ticino » seguono il piroscafo. - 3. Davanti ai lavori pel ponte della Becca sul Po. - 4. I lavori alla confluenza del Naviglio Pavese. - 5. Una sponda del Ticino a Pavia. - 6. Il prof. Ricchieri fra i giornalisti.

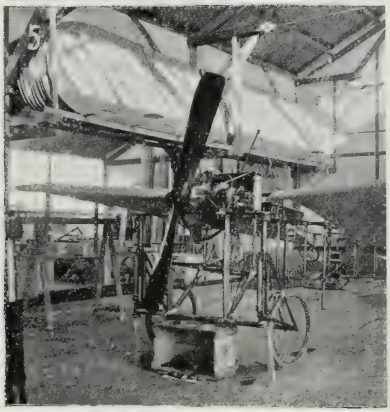
(*Fot. Sciaccaluga, Milano*).

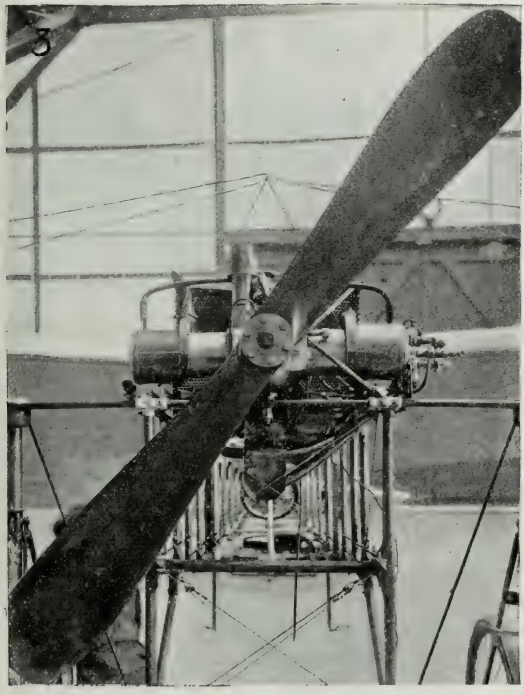


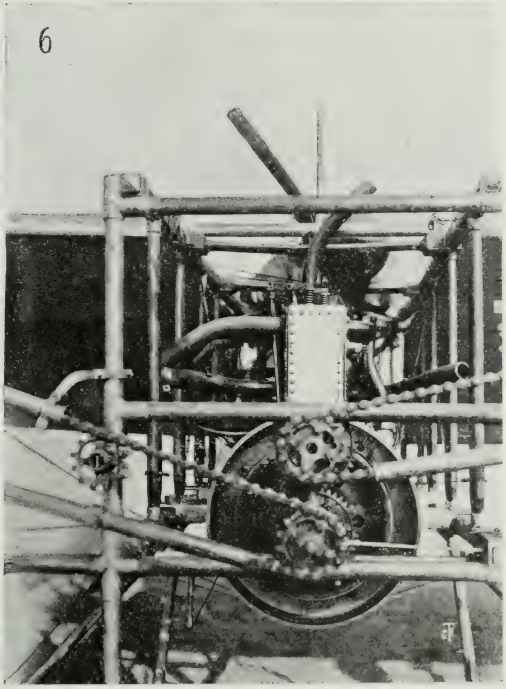
1. Un incidente al biplano Frey a Cannes. - 2. La disastrosa caduta del monoplano Bleriot guidato da Molon. - 3. Farman stabilisce il « record » del mondo con due passeggieri. - 4. Il monoplano del Principe di Nissole. - 5. Idem visto di fronte. - 6. Monoplano Liorè. - 7. L'aviatore Le Blon che perdette la vita per una caduta nella Baia di S. Sebastiano. (A destra: l'aviatore in partenza sul suo « Bleriot ». A sinistra: il volo fatale). - 8. Monoplano Dufour.









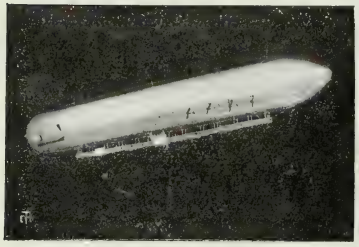


1. Due motori Clément, 125 HP, del nuovo dirigibile Clément-Bayard. - 2. Motore Prini-Berthaud, 50 HP, 4 cilindri. - 3. Motore Darracq 30 HP. 2 cilindri. - 4. Istantanea presa a 30 metri d'altezza dal biplano Farman in pieno volo. - 5. Monoplano Saulnier (motore Darracq, 30 HP) - 6. Motore Gregoire, 35-40 HP. *(Fot. Branger).*

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

ESERCITAZIONI AL POLIGONO DELLA CAGNOLA DEL NUOVO CORPO DEI VOLONTARI STUDENTI.

(*Fot. Argus*).



IL NUOVO DIRIGIBILE AUSTRIACO DEL LUOGOTENENTE WALLACH PER IL TRASPORTO DEI PASSEGGIERI.

(*Fot. Argus*).

CONCORSO IPPICO DI FIRENZE: UN GRUPPO DI CONCORRENTI.

UNA « FIGURA » ESEGUITA AL CONCORSO IPPICO DI PARIGI.

(*Fot. Branger*)

L'EX CORRIDORE CICLISTA VAN DEN BORN SU BIPLANO FARMAN COMPIE IL PERCORSO DA CHALONS A REIMS E RITORNO.

LA MOSTRA DI MOTORI PER NAVIGAZIONE ED AVIAZIONE AL GIARDINO ZOOLOGICO DI BERLINO.

ROUGIER VOLA AL DISOPRA DELLA BAIA DI MONACO.

I DUE FAMOSI EQUIPAGGI STUDENTESCHI DI OXFORD E DI CAMBRIDGE CHE DISPUTARONO ANCHE QUESTO ANNO LO STORICO « MATCH »: A SINISTRA: L'EQUIPAGGIO DI OXFORD, VINCITORE DELLA GARA.

(*Fot. Branger*).

Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del T. C. I.

Domenica 3 Aprile 1910.

Siedono al tavolo della Presidenza i Consiglieri: *Ardenghi* rag. *Arato, Badini* dott. cav. *Mario, Belotti* cav. avv. *Bortolo, Bertarelli* comm. *Luigi Vittorio, Bertolini* cav. *Lorenzo, Binda* ing. *Achille, Candiani* on. dott. comm. *Ettore, Guastalla* cavaliere uff. dott. *Gildo, Guasti* cav. avv. *Federico, Moldenhauer* dott. *Carlo, Moro* rag. *Piero, Piola Daverio* nob. ing. *Piero, Pugno* ing. cav. *Francesco, Riva* cav. ing. *Alberto, Vigliardi Paravia* cav. *Innocenzo, Zaffaroni* cav. uff. *Alfredo* — e i Sindaci: *Magnocavallo* rag. *Camillo, Soffredi* rag. *Attilio, Turrini* rag. *Gino* ed i Soci *Forlanini* ing. *Enrico* e *Dal Fabbro* cap. *Cesare*.

La seduta si apre alle ore 15,10.

Bertarelli. In assenza del comm. Johnson, direttore generale, trattenuto da indisposizione, dichiara aperta l'Assemblea. Ringrazia gli intervenuti, invita l'Assemblea a nominarsi il proprio presidente, e seguendo la consuetudine, poichè scorge l'illustre consocio ing. Saldini che tutti rispettano altamente per la sua molteplice attività nel campo scientifico, nel campo industriale e nel campo della vita pubblica, crede di interpretare il pensiero di tutti i presenti invitando l'ing. Saldini a coprire il posto di presidente dell'Assemblea. (*Applausi prolungati*).

L'ing. comm. prof. **Cesare Saldini** prende posto al tavolo della Presidenza.

Saldini. Ringrazia commosso l'Assemblea. « E' per me motivo di altissimo compiacimento — soggiunge — essere qui fra voi che rappresentate una delle istituzioni più simpatiche, più fiorenti, più patriottiche del nostro paese. E quando le sorti del nostro amato paese avranno raggiunto quell'apogeo che noi tutti auguriamo, la nostra istituzione potrà vantarsi di aver avuto forza di propulsione in questo senso.

Motivo di compiacimento grandissimo mi è anche l'occasione fortunata nella quale mi trovo di onorare con voi un mio amico dilettissimo, l'ing. Forlanini. Mente elevata, squisitamente educata allo studio e alle concezioni meccaniche, egli raccoglie qui, oggi, il frutto di lunghi studi condotti pertinacemente e con grande energia. Ognuno ricorda l'esperienza che egli ha fatto nel vecchio salone dei Giardini pubblici alla presenza di pochi amici quando egli, tenente del genio, riuscì a far salire un elicottero a vapore. A quell'esperienza era presente il sen. Colombo; ricordo l'elogio che egli fece al Forlanini, e mi dolgo che l'egregio uomo oggi sofferente, non sia qui al mio posto, — e credo essere interprete del vostro sentimento mandando al pioniere di ogni idealità tecnica, grande patrocinatore dell'aeronautica, un caldo saluto e l'augurio che sia lungamente serbato ai buoni studi e all'onore e al decoro del nostro paese. (*Applausi*).

Il Forlanini anche nel 1877, all'epoca delle esperienze fatte nel vecchio salone dei Giardini pubblici, ebbe la percezione sicura, la padronanza più completa del problema; egli diceva sintetizzando: « Certo che i palloni avranno uno splendido successo, ma è molto probabile che il più pesante dell'aria, che altri mezzi meccanici abbiano prima dei palloni un avvenire brillante ». Egli era indovino. E così conchiudeva il suo giudizio sintetico che si potrebbe firmare oggi a 37 anni di distanza. « Tutto il nodo della questione è nella ricerca di un motore straordinariamente leggero e che possa rispondere a tutte le esigenze della navigazione aerea ». Padrone in tal modo del problema, egli dopo poco tempo si accinse alla costruzione di un dirigibile: il dirigibile Forlanini fu quindi concepito da molti anni. Solo, che la mentalità del mio illustre amico è una di quelle che non si accontentano mai del punto che riescono a raggiungere.

Tutto si deve perfezionare: così il dirigibile Forlanini rimase prigioniero per molti anni nel suo capannone di Crescenzago. E oltre a ciò altre cure distrassero il Forlanini per gli studi dell'idrovolante. Questa sua mentalità speciale, queste sue cure intorno ad altri argomenti fecero sì che in Europa e in Italia altri prima di lui conquistassero dei successi in fatto di dirigibile. Ma fortunatamente la scienza è così ricca da poter dare soddisfazioni e onore a tutti i suoi cultori. E noi ebbimo la consolazione veramente infinita di vedere un bel giorno il dirigibile Forlanini librarsi sulla città di Milano dove i cittadini col loro entusiasmo premiavano in un colpo anni di studi e di lotte. (*Applausi*).

Qui per merito e per iniziativa del Touring si rinnovano quelle attestazioni di entusiasmo e di plauso che la città ha già date al Forlanini ed ai suoi valenti cooperatori. Qui oggi si scrive ancora una volta con solennità maggiore una data e un nome nel libro d'oro dell'ingegno italiano e del progresso umano. (*Applausi prolungati*).

Io completo la simpatica cerimonia dando al mio carissimo amico Forlanini e al valentissimo suo cooperatore capitano Dal Fabbro, le medaglie d'oro loro decretate dal Touring Club, e quelle in argento pei collaboratori minori. (*Applausi vivissimi*).

Il Touring vuole poi essere ricordato anche nel prossimo dirigibile che il nostro Forlanini non mancherà di fare ed ha preparato a questo riguardo una targa d'argento da fissare sulla navicella del nuovo dirigibile, e una targa di bronzo che nell'*hangar* ricordi questa simpatica solennità e il plauso di tutti noi ». (*Applausi vivissimi*).

Forlanini. Ringrazia commosso l'Assemblea, ed aggiunge a sè stesso l'augurio che l'altro dirigibile possa diventare presto un fatto compiuto. Difatti il *Leonardo da Vinci* ha dato sì dei buoni risultati, ma inferiori a quelli che l'inventore se ne riprometteva, e questo principalmente a causa della difettosa forza motrice. In compenso però ha fornito degli ammaestramenti pratici assai utili per una nuova costruzione.

Nuovamente ringrazia di tutto cuore l'ing. Saldini, l'on. Direzione del Touring e tutti gli intervenuti. (*Applausi*).

Saldini. Se nessuno domanda la parola sul verbale dell'Assemblea dell'anno scorso lo dà per approvato.

Il verbale è approvato.

Il **Presidente** dà la parola al consigliere-segretario cav. Vigliardi Paravia per la lettura della relazione del Consiglio direttivo sull'andamento economico e morale del Touring (*applausi prolungati*).

Vigliardi da lettura della Relazione seguente:

La cerimonia che si è svolta all'inizio di questa Assemblea e la relazione dei Sindaci pubblicata nella *Rivista* di febbraio, si potrebbero considerare sintesi del progresso compiutosi nell'opera morale e materiale del Touring.

Non è chi non comprenda quale soddisfazione sia pel vostro Consiglio il vedere intimamente partecipi del nostro pensiero e del nostro lavoro, uomini come l'ing. Forlanini e il cap. Dal Fabbro, che nella modestia dell'abito e delle consuetudini celano gesta di storia imperitura.

A tali sintesi però il Consiglio non vi richiama per dispensarsi dal chiarire a voi e sottoporre al vostro giudizio l'opera propria.

Il bilancio del 1909 presenta anche più nettamente dei precedenti, tre caratteristiche: l'importanza delle erogazioni per gli scopi sociali, la parsimonia spinta al massimo nelle spese e il largo incremento del patrimonio.

Questo incremento va distinto in due parti: La prima parte destinata ad allargarsi sempre più, ma meglio che un vero crescere del patrimonio è un semplice accantonamento delle quote dei soci vitalizi. Sempre più numerosi sono quelli che si accorgono che il passaggio da soci annuali a vitalizi è un omaggio al Sodalizio, ma anche un buon affare.

La seconda parte dell'aumento patrimoniale, che ammonta quest'anno a L. 65 292,19 è dovuta anche

a coefficienti che non sembrano avere una sufficiente stabilità, per cui se essa, prudentemente consolidata, come è proposto nel bilancio, accresce le nostre risorse, non può però considerarsi con sicurezza come normale. Tra questi coefficienti vi sono la determinazione, che fu accetta ai soci, di rendere biennale l'*Annuario* e l'esito straordinario della Carta d'Italia.

Dobbiamo anche dire subito, perchè risponde ad un sentimento e a un dovere nostro, che le ragioni di tale successo materiale si devono ricercare anche nella collaborazione veramente preziosa di quei Consiglieri che hanno speciali delegazioni di servizi, dei Sindaci che con l'opera quotidiana resero più attenta, giorno per giorno, se pure era possibile, l'amministrazione; delle Commissioni create per determinati scopi; del Corpo Consolare; ed infine del corpo degli impiegati, anch'essi legati al Sodalizio da vincoli di simpatia e di devozione.

L'Assemblea, nell'apprezzare la fisionomia generale di questo bilancio, deve altresì considerare che l'amministrazione nostra si è svolta parallela ad un'ascensione sempre maggiore del Touring nella considerazione generale, con grande prudenza ma senza grettezze, con concorsi veramente improntati ad iniziative di interesse generale, mantenendo però la costante politica finanziaria del non intervento economico nelle iniziative pur lodevoli ma da altri Enti assunte, poichè il giungere anche a questo esorbita dai mezzi sociali.

* * *

Il bilancio, nelle sue sintetiche cifre, traccia e descrive l'azione amministrativa e morale del Touring: lavoro per elevare al massimo il rinnovamento delle associazioni annue e chiamare nuovi soci; per spingere alle associazioni quinquennali e alle vitalizie, che vanno a poco a poco imponendosi alla preferenza dei vecchi e nuovi soci; diffusione delle pubblicazioni degli anni decorsi con grande vantaggio della coltura e dei simboli che instillano l'amore al nostro Sodalizio; miglioramento continuo della *Rivista*, pubblicazioni della Carta d'Italia, di lavori tecnici speciali; segnalazioni in montagna per opera del Consorzio; estensione e funzionamento dei Consolati; affiliamenti; accrescimento della biblioteca; lavori delle Sezioni Legale, Automobilistica, Alleanze; propaganda e studi pel turismo nautico, aereo, invernale; partecipazione al Corpo Nazionale dei V. C. A. e ad una quantità di altre estrinsecazioni di vita turistica, tra cui segnaliamo le Esposizioni di Igiene ed Aeronautica di Brescia, regionale di Jesi, automobilistica di Torino, il Convegno di Trento, le feste cinquantenarie per la liberazione della Lombardia.

Infine, dal bilancio si desume che il lavoro ordinario d'amministrazione si è svolto in tutti i rami con l'attività necessaria per provvedere a corrispondere alla spontaneità ed alla necessità di un costante incremento del Sodalizio.

Abbiamo aumentati a 2600 i Consolati in Italia, costituiti nuovi Uffici Consolari a Bologna, a Pavia, a Udine, a Siena, a Varese, in aggiunta a quelli di Torino e di Bergamo, benemeriti per la efficace collaborazione all'Amministrazione centrale: sempre più diffusa la rappresentanza del Touring nei corpi costituiti e nelle Università; istituita una Delegazione Romana secondo i voti dell'Assemblea; aumentato a 28 il numero delle Istituzioni confederate alla L. I. A. T. e di quelle direttamente collegate con trattati di alleanza col Touring, dato opera allo sviluppo di 40 Reparti V. C. A. nelle 28 provincie di giurisdizione del Sottocomitato Nazionale appoggiato al Touring.

Abbiamo intensificata l'azione della nostra Sezione Legale a protezione del turista da eccessi fiscali e da alcune leggi non eque od antiquate. Così ottenne il Touring la riduzione della tassa sulla bicicletta, una delle più belle e democratiche nostre vittorie.

E viva fu in particolare la nostra azione anche in difesa degli automobilisti che si videro questo anno vessati da una legge e da un regolamento che urge riformare.

E poichè l'automobile con la velocità e con la rimessa in valore del paesaggio e del costume, ha enormemente aumentato lo scambio internazionale del turismo, così il Touring collaborò prima alla preparazione e partecipò quindi insieme al Governo, alla Conferenza Internazionale per l'unificazione della legislazione automobilistica che si tenne a Parigi e nella quale le nostre pubblicazioni sinottiche di confronto della legislazione internazionale e il progetto da noi presentato per un libretto internazionale di circolazione che unifichi i trittici e dia libera pratica all'automobilismo a tutte le frontiere agli effetti doganali, ha accolto il plauso degli Stati convenuti, e quello specialmente segnalato del Ministro della Repubblica Francese, Millerand.

E' intendimento del Touring, sorretto in questo dai Delegati del nostro Governo alla Conferenza di Parigi e del confratello Automobile Club d'Italia, di ottenere che una seconda conferenza si tenga tra di noi per aumentare i beneficî che la prima ha già portato, ispirando a larghi criteri le pratiche di ammissione di conducenti e di macchine alla circolazione, e sopratutto per far adottare definitivamente quel documento che permetterà all'automobilismo di considerare come soppresse pel turismo le barriere doganali.

L'interesse anche materiale deve spingere i Governi al trattamento più liberale. Che questo giovi efficacemente al movimento internazionale, lo dimostra il fatto che il Touring ha emesso 2000 trittici per 2000 macchine estere, per quindi circa diecimila automobilisti stranieri entrati in Italia e per altre 706 macchine nazionali che corrispondono a più che 3000 automobilisti italiani che hanno varcato le frontiere.

* * *

Specialmente attiva fu quest'anno l'opera del Sodalizio nella propaganda per il miglioramento delle strade. Pubblicammo 5 opere tecniche di varia portata, ma tutte di grande valore nella divulgazione dei nostri concetti: *La manutenzione delle strade ordinarie in Italia*, lavoro di lena e di mole che mette in confronto eloquente per le Amministrazioni, i varî sistemi di manutenzione nelle varie provincie e i loro diversi risultati economici e tecnici; *Il Memoriale ai Deputati ed ai Senatori*, inteso a richiamare energicamente l'attenzione dei legislatori su un problema negletto da leggi che non rispondono più alle esigenze del traffico e dei mezzi di trasporto attuali; *Il sunto dei deliberati del Primo Congresso Internazionale della Strada a Parigi*, che diffonde gli ammaestramenti degli studî e delle esperienze fatte nel mondo civile intorno alla costruzione ed alla manutenzione della strada urbana e di quella rurale; *I principî di buon governo stradale*, degno complemento pei tecnici degli Uffici pubblici; della terza edizione del *Manuale pratico pel cantoniere stradale*.

Il Touring è divenuto altresì centro propulsore della partecipazione tecnica dell'Italia al II Congresso Internazionale della Strada che si terrà nel 1910 a Bruxelles. Ha partecipato al Congresso degli Ingegneri ed Architetti a Firenze, con una relazione sull'unificazione dei segnali della strada, che ha ottenuto piena approvazione per tutti i voti proposti. Ha fatto un primo passo per aiutare la costituzione e il funzionamento a Milano, a Bergamo, a Mantova, di casse premî per stradini.

Ha istituito un'inchiesta permanente sulla viabilità delle strade di grandi comunicazioni, alla quale collaborano circa un migliaio di Consoli; un'opera spicciola ma di complesso e quasi quotidiano controllo alle deficienze della manutenzione stradale e che giova grandemente come materiale d'informazione pel turismo ciclistico ed automobilistico.

Infine, sull'esempio veramente commendevole dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Milano, la Commissione Strade ha cooperato allo sviluppo presso le provincie, degli ordinamenti che tendono ad assicurare una statistica del carreggio che è destinata a dar base a molti provvedimenti efficaci pel miglioramento della viabilità.

Contemporaneamente ha sviluppato una consulenza attiva a Provincie e Comuni sui sistemi di costruzione, sistemazione, manutenzione delle strade, sulla scelta dei materiali da impiegarsi per le massicciate e le pavimentazioni, nonchè su questioni riguardanti la legislazione stradale. Quanto alle segnalazioni stradali per opera del Touring, i cartelli di pericolo furono modificati conformemente allo disposizioni del I Congresso Internazionale della Strada a Parigi e della Conferenza Internazionale dei Governi. Sono ormai più di 7000 cartelli che il Touring, con mezzi proprî, dei soci e col concorso

delle Amministrazioni Provinciali, ha impiantato, sopperendo ad un sentito bisogno di sicurezza e di comodità del turismo.

Un nuovo tipo di cartello è stato istituito d'accordo col Ministero della Guerra per la segnalazione delle zone soggette a servitù militare nelle quali è vietato prendere fotografie e rilievi e ciò a protezione dei turisti che incorrono facilmente in penalità per insufficienza di avvisi.

Non meno importante è stata l'opera del Consorzio per le Segnalazioni in Montagna istituito presso il Touring.

Sono ben 41 le montagne che vennero segnalate nel 1909 e che hanno dato luogo ad altrettante piccole pubblicazioni.

L'opera del Consorzio è sempre più accetta ed in progresso: nel 1907 si iniziò con 15 segnalazioni, ne eseguì 30 nel 1908, e 41 quest'anno: ciò porta a un complesso di 86 segnalazioni, per le quali è degna di nota la partecipazione quest'anno di Sezioni del Club Alpino Italiano appartenenti ad altre Regioni oltre la Lombardia, come quelle di Roma, Firenze, Genova, Verona, Padova, Bologna, Pinerolo, aggiuntesi a quella di Milano, alle Società della Federazione Prealpina, e ai Reggimenti Alpini, il che fa ritenere che nel 1910 la maggior parte delle Sezioni del Club Alpino Italiano e le altre Società Alpine si rannoderanno a questo Consorzio così silenzioso e così praticamente utile che il Touring ospita cordialmente e fornisce degli opportuni mezzi materiali.

Il Consiglio ha pure avuto cura di aumentare in Italia e nei paesi confinanti, nelle regioni che sono più frequentate dai turisti italiani, l'assistenza degli affiliamenti, mentre è in corso un'opera radicale di rinnovazione di tutti i contratti di affiliamento degli alberghi per ovviare ad alcune incongruenze che in detto servizio sono state segnalate e per rendere più corrispondenti alle necessità attuali sia l'assetto degli alberghi che si giovano del nome e del distintivo del Touring, sia le condizioni economiche e le prestazioni.

Se dunque noi abbiamo avuto costante cura di dare in così disparate forme sempre maggior incremento al turismo individuale con qualunque mezzo praticato, cominciando dal turismo podistico che ha sulle nostre montagne la più salubre e gagliarda esplicazione, al turismo ciclistico, che dalla ridotta tassa sulla bicicletta trae argomento di maggiore prosperità, al turismo automobilistico che dalle nostre guide, dalle nostre carte, dall'assistenza tecnica e legale ha facilitato il corso veloce su strade che si vanno facendo sempre più buone anche per i dettami del Touring, sempre più sicure per i nostri cartelli, sempre più ospitali, più degne della maestà superba dei panorami italici; al turismo nautico che dai concorsi speciali per segnalazioni sui fiumi, dai concorsi per canale, per imbarcazioni a motore per bassi fondali da noi indetti, per aiuti ed appoggi ad iniziative locali, comincia a prendere un timido sviluppo con la protezione del nostro bel gagliardetto che conferisce al nautilo le prerogative tutte del batter bandiera di guerra; noi abbiamo pur anco trovato un cospicuo resto di energie nel Sodalizio e le abbiamo dedicate con slancio ad un'azione sempre più vasta di propaganda per l'avvento vittorioso della navigazione aerea che, non più ormai sogno, è agli inizi difficili ma affascinanti della realtà.

Perciò abbiamo dato aiuto di studio e di lavoro all'ordinamento scientifico e tecnico del primo concorso internazionale di aviazione in Italia; ed abbiamo dati i segni del nostro plauso entusiastico alle glorie italiane dell'*I bis* e del *Leonardo da Vinci*, concorrendo frattanto alla costituzione del Consiglio generale della Società Aeronautica Italiana e radunando in una Commissione Nazionale di Turismo Aereo del Touring, aeronauti, aviatori, scienziati e simpatizzanti, che all'aeronautica hanno dato mente ed energie.

E in tutt'altro ambito di idee e di lavoro, sempre però intorno al pernio del nostro programma, abbiamo costituito una Commissione Nazionale di Propaganda *per il bosco e per il pascolo*, nella quale il Touring ha veduto con sommo compiacimento raccogliersi le personalità più eminenti, uomini di governo, di scienza, di finanza, d'industria che a questo grande ed elevato tema di risorgimento economico nazionale hanno dato la competenza, la parola, l'opera e il denaro per modo che, come già una prima grandiosa manifestazione nautica del Touring, poteva spingere a più sollecita azione il Governo per la navigazione interna, si possa per la parola diffusa del Touring accomunare, nel salvare ed accrescere le energie produttive del nostro suolo, il montanaro e il pastore ora inconsciamente distruttori, l'agricoltore del piano e l'idraulico, vittime del maleficio che viene di lontano; e possa questa concordia di intenti svilupparsi nell'opinione della grande massa del pubblico, dal Touring illuminato, persuaso, ammonito dei benefici e delle minaccie; possa formarsi una coscienza nazionale della complessa funzione del bosco e del pascolo nelle vicende di un paese, e secondare l'opera del legislatore.

Memori poi che il Touring è un istituto libero, che è sorto dai liberi ordinamenti che i nostri padri han conquistato col sacrificio, abbiamo creduto dovere nostro di italiani di partecipare in modo degno alle commemorazioni del Cinquantenario della liberazione della Lombardia, dando a Magenta un esempio desiderato e gradito della solidarietà che ci lega alla Dante Alighieri, e di dare la nostra propaganda alle commemorazioni di quest'anno per la liberazione della Sicilia e per la glorificazione dei superstiti eroi dei Mille.

Così abbiamo dedicato maggiore attività per una più larga rappresentanza all'estero, perchè ci sembra di concorrere a mantenere il ricordo della patria, di concorrere a mantenere uniti alla madre i figli emigrati, attraverso i nostri messaggi, alimentando nei lontani quella dolce nostalgia del paese natìo che dà la forza del ben operare nella speranza del valido ritorno.

Anche per questo noi ci prepariamo, richiesti, a degnamente partecipare all'Esposizione di Buenos Ayres, in quell'Argentina che è patria adottiva di tanti nostri connazionali, ci prepariamo a portarvi una piccola sede temporanea perchè i nostri che sono là ritrovino fra le pareti del Touring, fra le imagini nostre, un poco di fisionomia e l'aura del comune paese, e si illudano in essa dell'Oceano ripassato e si ritemprino in tale affettuosa illusione. Ed a proposito di Esposizioni, noi crediamo di avere interpretato il pensiero unanime dei soci preparando nel nostro bilancio sin d'ora la partecipazione a Torino e a Roma nel 1911 in modo degno del Touring e della ricorrenza fausta, con manifestazioni grandiose, le quali non sieno solamente una dimostrazione dell'opera nostra rivolta allo scopo della propaganda e dell'incremento del Sodalizio, ma sieno intese sopratutto a fare noto agli stranieri che verranno in Italia, che fra gli istituti che qui sono sorti con giovanile energia, il Touring non è l'ultimo fattore nazionale di prosperità e di progresso, ed è fra quelli che possono competere con le istituzioni dell'estero più moderne e progredite come rigeneratore della educazione fisica e della coltura popolare.

Infine noi dobbiamo ricordare che si è andato regolarmente svolgendo il più grande lavoro che il Touring si sia mai accinto, la nostra Carta d'Italia al 250 000. Questa grande opera cartografica, dopo di essersi attirata tutte le simpatie, ha conquistato tutti i giudizi. Noi speriamo di poter forse presentarla completa almeno in qualche copia all'Esposizione di Torino. Profondo, smisurato è l'effetto di popolarizzazione della conoscenza del paese che produce questa Carta.

Mai per verità una carta fu diffusa a 100 000 copie per foglio ed è orgoglio del Touring adescare ognuno con invito così efficace:

Invito alla fratellanza tra di noi ed al rispetto agli stranieri.

E noi turisti che d'ogni paese e d'ogni gente cerchiamo solo la dolce natura, la storia nell'arte e il gentile costume, tanto più possiamo invocare la colomba e l'ulivo, messaggio e semente di amore fra i popoli, in quanto abbiamo contribuito validamente a costituire alla patria una forza interiore e una fama esteriore. In questi sentimenti il Consiglio intende di avere solidale l'Assemblea dei presenti non solo, ma la grande Assemblea plenaria degli 80 000 soci che in questo giorno imaginiamo tutti convergenti con l'animo e con l'augurio a questa riunione per un solo unanime voto di energia e di amore: " Con la patria sempre più grande, sempre più forte! „

Ing. **Dell'Orto.** Propone che il Touring si faccia

se possibile sottoscrittore od organizzatore di una sottoscrizione pubblica italiana per dare i mezzi all'ing. Forlanini di costruire il nuovo dirigibile.

Bertarelli. Risponde all'ing. Dell'Orto che già un'iniziativa nel senso da esso desiderato è avviata in Milano da eminenti persone e precisamente dal nostro Sindaco, dal sen. Celoria e dal sen. Colombo. Il Touring è già in contatto con essi, e delibererà a seconda dei casi.

Lazzari. Richiama l'attenzione sul divieto che in alcuni luoghi è posto all'ingresso delle biciclette negli Uffici pubblici. Domanda che il Touring faccia opera che questo divieto venga tolto.

Presidente. Seguendo l'ordine del giorno e col consentimento dell'Assemblea dà per letta la relazione dei Sindaci così pure del bilancio come la relazione dei Sindaci che è stata pubblicata nella *Rivista* del mese di marzo e apre la discussione sul bilancio e sulla relazione.

Bianchini. Deve risollevare una questione vecchia: si riferisce alle dimissioni del Consolato di Trieste e di Pola.

Sa che il motivo ne sta nelle diciture scritte non in lingua italiana nella Carta Automobilistica del Touring, nella parte della Venezia Giulia. Richiama la discussione fatta sull'eguale argomento nell'Assemblea del 1908. Nei rispetti delle motivazioni speciali che il comm. Bertarelli pubblicò nella *Rivista* del settembre 1909, ritiene che i dati statistici per la loro origine ufficiale austriaca possano essere messi in dubbio.

Poichè nella *Rivista* ha trovato notizia delle dimissioni, ma non che i Consolati siano stati costituiti, chiede se è avvenuto che il Consiglio sia riuscito a far recedere dalle dimissioni il Consolato di Trieste e di Pola, o se non ha trovato chi volesse supplirli. Dichiara di essere troppo legato al Touring per fare delle opposizioni sistematiche, parla in lui solamente il suo spirito altamente italiano, e in questa Assemblea italiana invia ai dimissionarî, in nome delle più alte idealità, un riverente e fraterno saluto. (*Applausi*).

Negrotto. Afferma non esservi italiano che non sia commosso dell'opera tenace e continua che il Touring compie nella nostra Italia. Crede dover raccomandare fra tutti i problemi che urgono nel paese, tre che hanno un'importanza maggiore.

Questi problemi devono essere risolti con celerità ed energia e sono la resurrezione morale e materiale di parte del centro e del mezzogiorno, la conquista e l'affermazione dei nostri confini nazionali, la riconquista dell'Adriatico. Soggiunge però immediatamente che parla di conquiste pacifiche.

Il Touring ha compiuto opera attiva e meritoria per la resurrezione del mezzogiorno col pubblicare gran parte delle carte che lo riguardano, e con pubblicazioni di descrizioni regionali, quali sono quelle dell'*Umbria*, delle *Puglie* e degli *Abruzzi*. Domanda però che subito dopo la pubblicazione delle monografie regionali che riguardano l'Italia Centrale e Meridionale, si proceda alla pubblicazione delle descrizioni regionali che riflettono la Venezia Giulia e la Venezia Tridentina.

Domanda altresì che la Carta della Venezia Giulia e della Venezia Tridentina già bilanciata e già messa nella lista delle Carte da pubblicarsi siano pubblicate più presto possibile. Infine il Touring proceda alla compilazione della Carta della Dalmazia, ove vi sono dei centri italiani vivacissimi, quale quello di Zara.

Cicogna. Raccomanda che la Direzione distribuisca a stampa un dettaglio del bilancio per avere dati per rispondere alle quotidiane eccezioni che Enti pubblici e privati fanno quando i rappresentanti del Touring si presentano per domandare aiuto alle iniziative del Touring.

Domanda altresì se il servizio delle cassette di riparazioni sia stato ripreso o abolito completamente.

Raccomanda infine che un regolamento interno del Touring sia pubblicato e che gli impiegati possano avere la maggior stabilità possibile. Infine, avendo visto della nomina di un ispettore di cartelli indicatori, domanda di conoscere con precisione l'incarico di tale ispettore.

Ing. **Candiani.** Plaude all'opera del Consiglio del Touring a cui si deve lo sviluppo del Sodalizio. Richiama sopratutto l'attività del Touring sul problema della navigazione e dichiara che i soci devono confortare il Consiglio perchè prosegua nel cammino suo tracciato in favore del turismo nautico e del turismo aereo.

Fa una perorazione in favore della navigazione interna e conclude coll'affermare l'aiuto vasto che ne deriva, che comprende tutti i varî problemi economici della società.

Pizzali. Fa alcune raccomandazioni sulle segnalazioni in montagna.

Presidente. Dà la parola al comm. Bertarelli che risponde a tutte le osservazioni in nome del Consiglio.

Bertarelli. Prega il socio Pizzali di segnalare al Consorzio istituito presso il Touring, le osservazioni di dettaglio.

Ringrazia l'ing. Candiani d'aver voluto confortare il Consiglio nella sua opera tanto per la navigazione interna che per il rimboschimento.

All'avv. Cicogna osserva che non potremo seguire la raccomandazione di dare dettagliato il bilancio: ciò esorbiterebbe dalle abitudini nei bilanci di questo genere e per ragioni di altra indole che sono state più volte chiarite in Assemblea.

Il concetto che deve guidare nelle osservazioni il socio, rispetto al bilancio, è quello della opportunità della erogazione e della misura della erogazione stessa: quella di consentire che il Consiglio si spinga in una via piuttosto che in un'altra.

L'Assemblea può esprimere le sue idee di presenza e mediante votazione con scheda scritta. Di più il punto di contatto del Consiglio coi soci avviene coll'enorme corrispondenza giornaliera per tutti gli schiarimenti che sono richiesti e le proposte che essi fanno. I Sindaci inoltre vedono e sorvegliano ogni dettaglio.

Nei rispetti della stabilità degli impiegati, assicura l'intendimento del Consiglio di ottenere la massima possibile in relazione alla vivacità di vita che si ha al giorno d'oggi in una grande città e disponendo in genere di personale giovane.

Per i cartelli indicatori si tratta di un commissario generale, il comm. Ravà Sforni, la cui attività riesce utilissima al Touring, ma che ha un incarico generico; i Consolati non debbono sospendere la loro azione o attendere la sua venuta.

Rispetto al divieto di entrata delle biciclette in certi Uffici, il Touring ha fatto molte volte ricorsi e osservazioni e si è trovato di fronte ad Amministrazioni le quali, pur trovando inopportuno il divieto, sono legate da vincoli superiori.

Dal punto di vista legale è evidente che nulla può farsi; ciascuno è padrone in casa propria. E' opportuno piuttosto vincere colla propaganda le esitanze.

Rimane da rispondere ai soci Bianchini e capitano Negrotto per osservazioni non nuove qui, ma che hanno fondamento in un sentimento perenne che noi tutti possiamo condividere. Però altro è il sentimento di italianità a cui ha voluto appellarsi il Bianchini, il sentimento cioè di fratellanza per i diversi connazionali che sono oltre i confini politici, e altro una manifestazione speciale di questo nella cartografia. Tutti noi possiamo applaudire alla nobiltà delle idee espresse, ma quando discendiamo a vedere dove e come si possono applicare nella Carta del Touring, possiamo anche trovarci discordi e il nostro parere possiamo ritenerlo più pratico, più opportuno e anche più giustificato.

Si è fatto cenno di dimissioni vecchie, quelle dei Consolati di Trieste e di Pola, si è domandato se si sono fatte ritirare le dimissioni o se si è trovato di sostituire le persone. Il Consiglio non ha creduto nè di fare recedere dalle dimissioni, nè di sostituire le persone.

La presenza del Consolato in una città è opportuna ma non è una necessità assoluta. Noi abbiamo ritenuto che il nominare in Trieste ed in Pola un Consolato, poteva avere un carattere poco simpatico verso rappresentanze per le quali abbiamo il massimo rispetto, mentre il lasciare senza consolato quelle località, rappresenta un omaggio al sentimento.

Tutti devono sentire ed apprezzare la nostra condotta in questo senso.

Molti dei presenti non avranno assistito all'Assemblea di due anni fa che ha chiarito molte idee. La questione rinasce adesso soltanto perchè è stata pubblicata la Carta Automobilistica che contiene località dove dopo il nome italiano vi è fra parentesi il nome straniero.

E' dolente che tutte le volte che si tratta di questa questione si trovi sempre di fronte ad una grande incompetenza tecnica quasi generale. Eppure non si può scindere dalla questione di sentimento quella di fatto. Nella Carta Automobilistica, nelle località dove vi è una popolazione indigena mista con larga percentuale straniera, il nome italiano è accompagnato dallo straniero tra parentesi: ciò accade anche quando il nucleo italiano è piccolissimo.

Il cap. Negrotto ha domandato che si faccia la Carta della Dalmazia; l'oratore si associa al desiderio: possa il Touring fare presto la Carta della Dalmazia! Ma deve avvertire che vi è una difficoltà finanziaria.

Quando vi saranno fondi per una tale carta, si potrà riparlarne. Sarà ottima cosa far conoscere i focolari italiani dalmati. E' però bene che si sappia che in Dalmazia per 15 279 persone che parlano l'italiano ve ne sono 365 276 che parlano la lingua slovena o la serbo-croata.

E ritornando alla carta della Venezia Giulia, è bene che sia noto che appena abbandonate le coste e appena fuori di certi centri principali, immediatamente la lingua italiana sparisce. Ora, facendo una carta turistica è necessario, perchè questa abbia un valore, perchè non sia muta nelle mani di chi l'usa, che i nomi stranieri usati sul posto siano rammentati, altrimenti la carta non servirà a nulla e non si saprà cosa significhino i nomi messi sui cartelli indicatori nei comuni e usati dalla grande maggioranza degli indigeni.

Cita l'esempio del distretto di Canale, che sta a nord di Gorizia e va fino a Tolmine e che per 30 italiani annovera 27 211 sloveni. Se in questi paesi il nome italiano è seguito tra parentesi dal nome sloveno, c'è una ragione pratica e questa ragione non crede in alcun modo possa offendere il sentimento nostro di italianità. Noi facciamo una carta che desideriamo sia di vera propaganda italiana e invece di nascondere i fatti permetta davvero di constatare dove vi sono dei centri italiani e dove è necessario di rinfocolare lo spirito della nostra nazionalità.

L'oratore enumera eminenti personalità che sono nell'identico ordine di idee e conclude esprimendo l'avviso che essendo sempre stato oggettivo, non potrebbe piegarsi ad esclusivismo intransigente, ma in pari tempo confida che i preopinanti invocando le ragioni del sentimento terranno conto degli scopi della Carta, e potranno trovarsi in pieno accordo colle direttive adottate (*Applausi*).

Bianchini. Esprime il voto che il Consiglio se non si trova nella impossibilità di farlo, diriga invito agli ex consoli di Trieste e di Pola di riprendere il loro posto. Il voto sarebbe di conforto a delle persone che se hanno esorbitato nei metodi di combattimento, sono scusate dalle insidie alle quali sono usi e allo stato di nervosismo politico in cui perciò si trovano.

Domanda che il Touring faccia delle Guide regionali delle regioni italiche minacciate dai germanisti. Domanda schiarimenti sull'acquisto del palazzo per il Touring.

Domanda inoltre se dopo la vittoria della riduzione sulla tassa delle biciclette, il Touring non intende di avviare nuove battaglie per la completa abolizione della tassa.

Bertarelli. Al cap. Negrotto che ha domandato l'anticipo di pubblicazione delle Carte della Venezia Giulia e Tridentina è dolente di dover rispondere che è nell'impossibilità materiale di ottemperare alla sua pur simpatica richiesta. Questi fogli esigono una preparazione molto più difficile perchè non si possono avere carte locali con curve di livello frequenti. D'altronde le polemiche sulla toponomastica della Venezia Giulia lo hanno indotto a differire questa pubblicazione.

Al signor Bianchini a proposito delle dimissioni del Consolato di Trieste risponde che dopo le dimissioni originarie date tre anni fa, il Consiglio ha creduto appunto opportuno di temporeggiare per un riguardo personale ai consoli, malgrado le forme inaccettabili da essi allora usate; cosicchè essi rimasero in funzione. Adesso hanno ripresentato le dimissioni in forma perfettamente corretta, ma il fondo delle cose essendo invariato, il Consiglio dichiara che non intende di recedere dall'accettazione fatta, pur mantenendo a questo suo atto un carattere del tutto oggettivo.

Rispetto alla pubblicazione di Guide, occorre l'accordo colle Ferrovie dello Stato. Già l'anno scorso si avvertì che era in corso la *Sicilia*, la quale risulterà in due volumetti. Bisogna quindi esaurire prima questa. Intanto si studierà la proposta.

In merito alle pratiche per l'acquisto di una sede del Touring, riferisce che il motivo per cui il Touring si era deciso a cambiare sede era che a tre anni di distanza dalla scadenza dell'affitto, il proprietario della casa non ha voluto aderire a una combinazione ulteriore. Così ci siamo trovati nella necessità di provvedere, disponendo l'opportuna autorizzazione statutaria. Un compromesso per un acquisto stava per essere firmato per necessità, sebbbene non si fosse trovato il terreno pienamente rispondente ai bisogni, quando il proprietario della sede attuale ci fece inopinatamente proposte convenienti. E quindi noi abbiamo creduto opportuno e prudente di accettare queste proposte in via temporanea per avere maggior tempo a cogliere un'occasione favorevole.

Il concetto di acquistare una sede per il Touring non è affatto mutato, così che la Commissione creata all'uopo si mantiene tuttora in funzione.

Peroni. Dice d'aver avanzato domanda che nell'*Annuario* sia aggiunto il numero dei soci per ciascun comune, richiama la proposta fatta l'anno scorso circa la nomina elettiva da parte dei soci dei consoli del Touring.

L'art. 31 che riguarda la facoltà da parte dei soci di proporre oggetti all'ordine del giorno delle Assemblee è troppo restrittivo, essendo ora difficile trovare le condizioni per le quali un socio possa far discutere una sua proposta. Domanda che la sua proposta venga messa all'ordine del giorno.

Bertarelli. Conferma a Bianchini che rispetto alla tassa sulle biciclette, il Touring non intende fermarsi, che anzi ultimamente in una riunione tenuta a Roma, l'on. Vicini ha detto che bisognava ribassarla ancora perchè anche 6 lire sono troppo.

Al socio Peroni risponde non essere possibile di mettere il numero dei soci di fianco ad ogni comune nell'*Annuario*, perchè ciò non costituisce un elemento di informazione pratica, e sopra tutto, vi sono delle località nelle quali il numero dei soci è molto variabile, mentre tale numero trova posto nelle statistiche che sono riassunte nella prima parte dell'*Annuario* stesso.

Circa al non aver messo all'ordine del giorno la proposta del signor Peroni, il comm. Bertarelli rilegge il verbale della seduta dell'anno scorso nel quale è detto che il Consiglio esaminerà la questione, ma non prende impegno di portarla all'ordine del giorno dell'Assemblea. Comunica che, trattandosi già di parere espresso da lunga data dal Consiglio, la questione della elettività dei consoli è risolta. Poichè il Consiglio è rimasto nella stesso ordine d'idee dell'anno scorso.

Presidente. E' giunto un ordine del giorno così concepito: « L'Assemblea manda un saluto cordiale al comm. Johnson facendo augurio vivissimo per la pronta guarigione ».

L'ordine del giorno è approvato con acclamazione.

Presidente. Pone ai voti il bilancio, avvertendo che si tratta di un voto consultivo.

Dopo prova e contro prova il bilancio consuntivo è approvato all'unanimità.

Presidente. Sul punto 6 dell'ordine del giorno, che riguarda l'elezione di 6 Consiglieri e di 3 Sindaci, rimanda alla votazione per corrispondenza.

L'Assemblea si scioglie alle 17,35.

Rassegna d'Igiene

Turismo infantile.

Dedichiamo queste brevi righe alle giovani mamme.

Quando dovrà uscire per la prima volta un bambino nato sano, di peso normale?

Durante la stagione calda potrà uscire dopo l'ottavo giorno; durante i mesi umidi e freddi non prima del trentesimo giorno.

Se si tratta di bambini deboli o nati prematuramente deve essere sempre il medico a regolare la prima uscita: come norma generale non devono uscire prima della fine del terzo mese, purchè la stagione lo consenta.

Quanto al tempo in cui un bambino sano dovrà — in rapporto con l'età — rimanere fuori di casa, il Valaguzza consiglia che la prima uscita non superi la mezz'ora: poi, a poco a poco, si aumenterà il tempo di permanenza fuori di casa, ed a tre mesi il bambino potrà, se la stagione lo permette, rimanere fuori due ore la mattina e due ore nel pomeriggio. Dopo gli otto mesi il bambino deve stare all'aperto il più possibile.

Riguardo alle migliori ore di uscita, non si può stabilire una regola fissa, perchè la scelta delle ore cambia in rapporto al clima della località di dimora.

Nei nostri climi, durante la fine dell'autunno o l'inverno, le ore migliori sono comprese fra le 10 e le 16; durante la primavera inoltrata e l'estate, fra le 8 e le 11 e fra le 16 e le 19.

Nelle giornate piovose e nevose, quando il freddo raggiunge i 5 gradi sotto zero, i bambini grandicelli non debbono uscire. Un bambino al disotto di sei mesi non deve uscire se la temperatura è sotto zero.

Non è sempre vero poi che abituando fin da piccoli i bambini a tutti i tempi, essi si irrobustiscono: spesso invece si predispongono ad ammalare perchè tutte le condizioni che agiscono portando raffreddamenti, diminuiscono la resistenza dell'organismo.

Non è consigliabile di far uscire i bambini in carrozzino fino dalla loro prima uscita; l'impiego del carrozzino è utile soltanto quando il bambino comincia a tenere il capo eretto, ossia quando i suoi muscoli non sono più passivi ai varî movimenti.

Come deve essere fatto un buon carrozzino?

Deve avere delle buone molle e delle ruote con gomme, deve essere provvisto di cappotta di tela cerata spostabile sul suo asse in modo da poter sempre proteggere dal vento e dal sole il bambino: questi dovrà poi avere i piedini e le gambette ben coperte o mediante una coperta di lana soffice o mediante una pelliccia.

Se è possibile evitare di portare i bambini piccoli nei tramways o nelle vetture pubbliche chiuse, tanto meglio: infatti, data la poca igiene che in essi si trova per la poca educazione del pubblico e per la difettosa o mancante pulizia, i bambini si espongono facilmente alle più svariate malattie d'infezione. Nelle vetture chiuse di piazza delle grandi città si trasportano all'ospedale bambini malati di forme contagiose, e non facendovi sempre — per non dir mai — accurata disinfezione — spesso rappresentano tanti focolai ambulanti di contagio.

Possono i bambini dormire all'aperto?

Certamente: il sonno all'aperto è vantaggioso purchè il bambino sia protetto dal sole e dal vento.

Il primo vestiario.

Dobbiamo distinguere tre periodi principali nella vita del bambino per stabilirne il vestiario: dalla nascita al quarto mese, dal quarto mese all'ottavo, dall'ottavo mese ai due anni.

Bisogna ricordarsi che i bambini si raffreddano facilmente e tanto più quanto più sono piccoli; perciò debbono essere ben coperti, ma non imbottiti: si baderà che le vesti non siano troppo strette, che non impediscano i movimenti respiratorî, che non serrino il ventre, e nel tempo stesso che non siano troppo larghe nè facciano pieghe. Si deve completamente abbandonare come dannoso ed antigienico il metodo adoperato nelle campagne, dal popolo e dalle classi meno intelligenti della città, di fasciare completamente e di ridurre ad involti i piccoli bambini.

Il metodo adottato dagli inglesi è molto buono: si fonda sul principio di dare la massima libertà ai movimenti del piccolo bambino, però impone che sia affidato a persona molto pratica nella cura e nell'assistenza di esso. Il metodo suggerito dagli americani e che si fonda sul principio di abituare i bambini al freddo ed alle intemperie con camicie e corpetti senza maniche e scollati, non si deve adottare perchè — come ancor rileva il Valagussa — è sorgente di raffreddamento pericoloso.

Il sistema di vestiario — francese modificato — è consigliabile fino al quarto mese di età.

Si compone: *a*) di una camicia di tela; *b*) di un corpetto di flanella di qualità finissima o di un corpetto di lana sottile fatto all'uncinetto; *c*) di un corpetto di *piquet* più o meno spesso a seconda della stagione; *d*) di due quadrati di tela già usata, fina di 80 centimetri di lato; *e*) di un quadrato di flanella o di fustagno alto 80 centimetri; *f*) di una fascia di *piquet* leggiero o di flanella alta 7 centimetri e lunga 80; *g*) di calzerotti di lana morbida fatta all'uncinetto; *h*) di una buvetta.

La cuffia va messa soltanto per uscire, e sarà più o meno pesante a seconda della stagione: il bambino piccino dovrebbe restare — in casa — a capo nudo fino dalla nascita.

Il *porte-enfant* è bene abbia sempre il materassino di crine animale, o di crine vegetale, o di bulla di riso: tra la fodera e il materassino sta la tela impermeabile, da mutarsi spesso: fino al terzo o quarto mese si consiglia dai medici il *porte-enfant*: poi la lunga veste, preferibilmente di flanella con le bretelle, da incrociarsi sul dorso e fissare con spille doppie al fianco.

All'ottavo mese si sostituirà la veste lunga con una corta; si manterranno le scarpette di *piquet* o di lana, o si sostituiranno con altre, tutte in pelle di guanto, senza suola, per evitare che le persone a cui sono affidati i bambini tentino di farli camminare prima dell'anno di età. La piccola fascia che avvolge il torace sarà sostituita con un bustino di grossa tela che non abbia nè elastici nè stecche.

Sia l'infascio che il vestiario dovranno essere uguali tanto d'estate quanto d'inverno; si deve porre invece molta attenzione nella scelta degli indumenti esterni (vestiti per uscire, mantelli, coperte ed altro) che saranno più o meno pesanti a seconda delle stagioni e dei mutamenti di temperatura per ogni stagione. I bambini che camminano da sè non debbono essere eccessivamente coperti sulle ore del pomeriggio, ma invece ben protetti al mattino ed alla sera.

Sconsigliabili le calze corte: è una questione d'estetica mal fondata e spesso dannosa quella delle gambe nude nei bambini: utili — d'estate e in casa — i sandali che lasciano il piede molto libero nei suoi movimenti: per converso, utili le ghette, di panno o di maglia, d'inverno e nelle piovose giornate autunnali.

E per stavolta basta di consigli, anche se elementari: risulta tuttavia che l'igiene — anche nei bambini — è, sotto certi aspetti, alquanto esigente e rappresenta un po' un lusso. Ragione di più per proteggere e beneficare i bambini umili, gracili e senza tutela.

il Medico del "Touring"

La presente Rivista è stampata con carta patinata della Ditta A. Binda e C. - Milano.

Informazioni

Aeronautica

Idrogeno abbondante ed a prezzo minimo occorre sempre più in questi tempi di sviluppo dell'aeronautica.

In Francia il signor Claude ha fatto recenti comunicazioni in merito ed il suo metodo consiste nella liquefazione parziale dell'aria.

Si sa così che si arriva a liquefare tutto l'ossigeno ed a produrre dell'aria sotto ossigeno, estraendo d'altra parte dell'azoto puro; si può ugualmente, impiegando aria liquida, isolare l'idrogeno dal gas d'acqua (miscela di idrogeno ed ossido di carbonio).

Praticamente si ottiene dell'idrogeno gasoso abbondante ed economico che si potrà trasportare in recipienti d'acciaio.

Per ciò che concerne l'idrogeno liquido, si ha avuto il torto di annunciarne la fabbricazione come un problema già risolto. Bisogna pensare che questa fabbricazione necessita di temperature estremamente basse e perciò sarà assai costosa.

Tale fabbricazione non dovrà essere ritenuta come mezzo ordinario per fornire di idrogeno gli aerostati, si userà solamente nei casi molto urgenti, non mai come mezzo normale di rifornimento.

Bisognerebbe, per avere questo idrogeno liquido, agire per pressione del gas ad acqua con raffreddamento.

Si potrebbe allora trasportare l'idrogeno sotto un volume 800 volte minore di quello dell'idrogeno gasoso.

In un caso di bisogno sarà facile di vaporizzare quest'idrogeno per mezzo di un'introduzione di aria che si liquefacesse progressivamente determinando la volatilizzazione di una quantità corrispondente di idrogeno.

Ma oltre alla questione del prezzo di vendita, che sarà assai grave, bisogna considerare il problema delicatissimo del trasporto che dovrebbe effettuarsi in recipienti e in condizioni assai difficili da realizzarsi.

— Il comandante Renard dopo aver ricordato le diverse opinioni di quelli che sostengono o l'impiego degli aeroplani o quelli dei dirigibili negli eserciti, aggiunge che non si risolve la questione esitando tra le numerose soluzioni, ma che bisogna sapere lo scopo e i servizî a cui i navigli aerei sono destinati. Le aeronavi militari si possono adoperare come mezzi di trasporto per il materiale e per il personale: per far da lontano segnalazioni visibili ad armate intiere od a truppe amiche. Si possono ancora lanciare dall'alto delle loro navicelle sia dispacci alle truppe amiche, sia proiettili ai nemici. Infine i dirigibili sono meravigliosi posti d'osservazione per studiare la configurazione del terreno, le posizioni occupate dagli avversarî, le opere di fortificazione e in generale di tutto quello che può servire ad un generale d'armata in tempo di guerra. Il « bombardamento atmosferico » è di una efficacia problematica perchè non è possibile ottenere la precisione, nè è facile manovrare cannoni sulla navicella, la quale si sfascerebbe al rinculo del pezzo.

Come essenziale impiego militare le aeronavi servono per le ricognizioni dall'alto e per questo fine sono di una invalutabile importanza, e conferiscono superiorità massime se l'esercito avversario non possiede un dirigibile.

Raggio d'azione, celerità, altitudine sono le tre qualità indispensabili per un dirigibile militare e solo con esse può rendere speciali servizî all'esercito.

Archeologia — Arte

— *Il duello fra l'Inghilterra e la Germania* è terminato colla sconfitta di quest'ultima. Affrettiamoci a dire che non erano in giuoco i supremi interessi politici dei due grandi paesi, ma solamente l'amor proprio del direttore della galleria reale di Berlino, il dottor Bode, che ha la smania, troppo frequente, di voler meravigliare l'Europa colle sue scoperte artistiche. Egli pretende, ogni tanto, di far degli acquisti di quadri o statue di primissimo ordine. I più illustri nomi degli artisti europei sono scritti nel suo *carnet*, che rinnova senza mai stancarsi.

Questa volta però la pretesa è stata troppo grossa. Non contento d'aver riempito le sale della galleria di stucchi fiorentini del quattrocento — alla cui autenticità ben pochi credono — il Bode ha spinto la sua audacia fino ad annunciare d'aver comprato a Londra nientemeno che un busto in cera di mano del divino Leonardo da Vinci. L'Europa rimase un momento attonita, non credendo a tanta ventura e si stropicciò per bene gli occhi. Ma il Bode confermava ai primi increduli la sua strabiliante fortuna. Un busto di Leonardo pagato una miseria, 200 000 lire, al noto antiquario londinese Murray Marks!

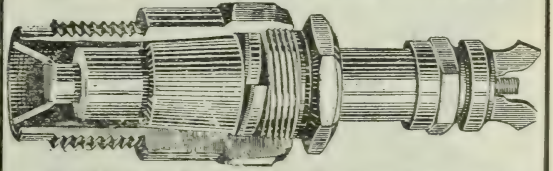
Non c'è che dire, se fosse stato un vero Leonardo il prezzo sarebbe irrisorio. Ma da Londra rispose una risata omerica alle vanterie del dotto tedesco e fu provato trattarsi di un lavoro eseguito nel 1846 dal pittore Riccardo Cockle Lucos per commissione del negoziante Buchanam, copiando una creduta *Gioconda*, attribuita a Leonardo, che ora è a Basilea presso il signor Morrison.

Le fotografie antiche e recenti del busto erano identiche, fin le crepe della cera corrispondevano a perfezione; ma il Bode non disarmava e ricorse ai raggi Röngten.

Tableau! Dentro al busto fu avvertita la presenza di un corpo eterogeneo. Fattane con tutta cura l'estrazione, si constatò essere un brandello

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE-TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
OCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. - MILANO
VOLETE LA SALUTE??...
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

CANDELA "GARANTIE,,
Fabbricata da C. Schlumpf-Arbon - Patente 39775 D. R. G. M.



Meravigliosa per la semplicità. - Completamente smontabile
Regolarità di funzionamento - Solidità e Resistenza.
L'unica premiata con classifica generale ed unanime al *Grande Concorso dei Veicoli industriali*, organizzato dall'A. C. di Francia. — Per informazioni e richieste rivolgersi ai Rappresentanti Generali e Depositari:
F.lli COEN & C., Via S. Andrea, 5 - MILANO
IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES

di stoffa molto in uso in Inghilterra nella prima metà del secolo decimonono, specialmente per rivestirne i copripiedi.

L'Inghilterra aveva vinto!

— *Un altro... equinozio di un dotto tedesco* è stato quello di Perugia. La bella città umbra è tutta un museo d'opere d'arte ed ha un'accademia antica e famosa, con scuole frequentatissime. Fin dal secolo XVII si trovano in quelle aule dei gessi che riproducono le statue celeberrime con cui Michelangelo decorò la cappella dei Medici in S. Lorenzo di Firenze. Da secoli sono là e a nessuno venne mai in mente di pensare che fossero, non riproduzioni, ma originali del sommo scultore. Così non la pensò, poco tempo fa, il dottor Bombe che un bel giorno lanciò la sua bombetta. Ma i critici d'arte italiani sorridendo alla strana trovata, s contentarono di calmare gli entusiasmi del giovane ed inesperto tedesco, ricordandogli che quei gessi furono donati all'Accademia da Vincenzo Danti, scultore perugino e imitatore del grande autore del *Mosè*.

Il dottor Bombe finì per arrendersi all'evidenza e diede ragione al buon senso italiano.

— *Uno di questi mecenati, l'illustre chimico Ludwig Mond*, si è spento poco tempo fa a Londra, legando tutta la sua magnifica pinacoteca alla Galleria Nazionale. Anche in Italia era assai noto. Abitava alcuni mesi dell'anno a Roma, dove aveva comprato il palazzetto del pittore Federico Zuccari, che questi usava chiamare *il mio tugurio*, e lo aveva restaurato, rendendo alla signorile dimora un raggio dell'antico splendore, quando essa era la meta di un pellegrinaggio per tanti italiani e stranieri che salivano sulla spiaggia della Trinità dei Monti a riverire il celebre artista, famoso al di quà e al di là delle Alpi, a Roma come a Londra.

— *Nella tenuta di Castelporziano S. M. il Re*, facendo continuare gli scavi che anni sono restituirono alla nostra ammirazione il bellissimo *Discobolo* ora nel Museo Nazionale alle Terme Diocleziane, si è imbattuto in una scoperta della più eccezionale importanza. Si parla di un grande edificio termale rimasto in piedi fino al secolo IV dopo G. C., che ora torna in luce. Quattro sontuosi pavimenti in mosaico bianco e nero, con rappresentazioni di scene di caccia, di mostri e deità marine, furono già misurati e saranno accuratamente restaurati. Per quanto si può arguire sono gli avanzi della pavimentazione di un grandioso colonnato lungo oltre cento metri, sorgente sulla riva del mare.

Una meraviglia, dunque, una delle tante che circondano il nome e la memoria di Roma imperiale!

Automobilismo

— Tutti gli automobilisti sanno per esperienza come si può facilmente trovare nelle latte di benzina, nelle damigiane, nei fusti, delle piccole quantità di acqua. La presenza di tali piccole quantità di acqua può essere dovuta a molteplici cause mai dipendenti dalla volontà dei negozianti.

Comunque, quello che all'automobilista fa danno è il pericolo che, qualche goccia possa arrivare al carburatore. Se ci arriva, sono guai, e guai tali perchè necessita lo smontaggio completo del carburatore stesso e molte volte il cambio della benzina.

Quando il recipiente che contiene la benzina è di metallo (latte, fusti ferro) e l'acqua è in discreta quantità, un cucchiaio da tavola almeno, non è difficile avvertirla, perchè mediante l'ossido di ferro che si produce nel recipiente, è colorata leggermente in caffè. Ma se si tratta di qualche goccia solamente od anche di maggior quantità contenuta in una damigiana e quindi non colorata, il travaso nel serbatoio per l'alimentazione del motore avviene certamente.

Le solite reticelle fine di ottone servono ben d rado a trattenerne l'acqua.

E quando piove? In viaggio, capitando di dover rifornirsi di benzina, in luogo scoperto può facilmente cadere nell'imbuto qualche goccia d'acqua la quale, o tosto o tardi finisce al carburatore.

L'« Isat » o imbuto-separatore-anti-traboccatore porta un diaframma che trattiene qualsiasi minima quantità d'acqua magari mezza goccia.

Usandolo non è necessario alcuno studio. Vi s versa dentro il liquido senza alcuna preoccupazione: anche travasando un quintale di benzina, si continua l'operazione fino alla fine. Se vi era solo una mezza goccia d'acqua, questa la si troverà non appena l'« Isat » sarà vuoto. Si capisce che se viene trattenuta l'acqua, tanto meglio le altre impurità solide come pagliuzze, filamiche, ecc.

Fin qui la parte principale dell'« Isat ».

Vi è l'altra parte, quella cioè che serve per arrestare il deflusso del liquido.

Quando l'operatore si accorge che il serbatoio è pieno, non ha altro che rialzare l'« Isat »: esso si chiude da sè. Per tal modo si evita sperpero inutile di benzina e pericoli gravi di incendio.

Dunque? Non più *pannes* per acqua nei carburatori mediante l'uso dell'« Isat », non più consumo di benzina per mancanza di previdenza nel riempire il serbatoio usando solo l'« Isat ».

Chiedere prezzi ed istruzioni al Touring con semplice carta da visita segnando: p. « Isat ».

Aviazione

— Quali sono le condizioni a cui deve soddisfare essenzialmente un campo di volo?

Innanzi tutto una superficie abbastanza larga. Un minimo di tre chilometri di perimetro, si rende indispensabile. Una spianata di 3000 metri di margine, si trova senza grandi difficoltà. Sono gli altri elementi richiesti per un aerodromo d'aviazione, che rendono la ricerca complicata. Intanto occorre che la natura del suolo sia favorevole: niente terreno acquitrinoso, fangoso e troppo molle, perchè in questi casi sarebbe assolutamente impossibile agli aeroplani di raggiungere nello slancio iniziale

la velocità sufficiente a prendere il volo; ed anche perchè gli atterramenti non si trasformino in *sepolture;* la prateria dunque è ancora il terreno che conviene di più, ma bisogna scegliere senza ruscelli, fossati e senza alta e media vegetazione. Ma quest'estensione deve essere anche al riparo dei venti, vale a dire protetta almeno in tempi normali dalle forti correnti aeree. Giacchè se dei piloti esperti ed ardimentosi, quali Latham e Paulam osarono cimentarsi con la tempesta, una gran parte degli aviatori si può dire che sieno ancora alla prime armi, e d'altronde è bene che coloro i quali si danno all'aviazione trovino agli inizi le condizioni più favorevoli.

Ciclismo

— *Record mondiale dell'ora.* Crediamo non privo d'interesse, sopratutto per i vecchi ciclisti, riprodurre una tavola sinottica dei *records* ciclistici dietro allenatori.

Date	*Dist.*	*Recordman*	*Allenatori*
1876	25.508	Dodds	Bicicli.
1877	26.950	Shopee	»
1878	28.542	Weir	»
1879	30.374	Christie	»
1880	31.896	Cortis	»
1882	32.450	Cortis	»
1882	32.474	Cortis	»
1884	32.707	English	»
1888	33.013	Laurie	Biciclette.
1890	34.008	Turner	Tricicli.
1890	34.550	Mecredy	Biciclette.
1890	34.798	Lloyd	»
1890	36.605	Parsons	»
1891	36.626	Ede	»
1891	38.162	F. Osmond	»
1892	38.425	Ede	»
1892	39.322	Henry Fournier	»
1892	39.907	Jules Dubois	1 tandem, biciclette.
1893	40.173	E. Osmond	Tandem.
1893	40.867	J. W. Stocks	»
1893	41.888	Meintjes	»
1894	41.949	Arthur Linton	»
1894	43.325	Jules Dubois	»
1894	44.185	Em. Bouhours	»
1894	45.483	Arthur Linton	4 tandem.
1895	45.700	Lucien Lesna	Tandem, triplette.
1895	46.002	Jimmy Michael	» »
1895	46.440	Em. Bouhours	» »
1896	46.711	J. W. Stocks	» »
1896	46.940	Arth. A. Chasse	» »
1896	48.455	Tom Linton	Triplette, quadruplette.
1896	49.893	Tom Linton	Quadruplette.
1896	50.393	J. W. Stocks	»
1896	50.420	Tom Linton	»
1897	51.907	J. W. Stocks	»
1897	52.490	J. W. Stocks	»
1898	54.045	Ed. H. Taylor	Quintuplette.
1898	55.831	H. D. Elkes	Tandem a petrolio.
1899	56.966	Ed. H. Taylor	» »
1899	58.053	Paul Bor	Tricar a petrolio Demester.
1899	58.980	Ed. H. Taylor	» » »
1900	59.486	Ed. H. Taylor	» » »
1900	62.313	Ed. H. Taylor	Tricar a petrolio Demester.
1900	62.333	Em. Bouhours	» » »
1900	63.779	Alph. Baugé	Tricar a petrolio Bertin.
1900	64.093	W. C. Stinson	Tandem a petrolio.
1900	64.673	W. C. Stinson	» »
1901	65.512	Thaddh. Robl.	» »
1901	65.621	P. Dickentmann	» »
1901	65.742	Thaddh. Robl	» »
1902	67.353	Thaddh. Robl	» »
1902	68.410	Tom Linton	Motocic. c.-v. M. Thé.
1902	71.660	Tom Linton	» » »
1902	72.560	Thaddh. Robl	Tandem a petrolio.
1902	73.350	Tom. Linton	Moto c.-v. M. Thé.
1902	75.275	Jimmy Michael	Moto c.-v. Darioli.
1902	75.492	Henri Contenet	Moto c.-v. M. Thô.
1902	77.897	Henri Contenet	» » »
1903	78.360	Henri Contenent	» » »
1903	79.045	Ben Munroe	Motocic. tagliavento.
1903	80.663	Thaddh. Robl	Tandem a petrolio.
1903	81.108	Paul Dangla	Motocic. c.-v. M. Thé.
1903	84.140	W. T. Hall	Motocic. c.-v. Cissac.
1903	84.557	Paul Dangla	Motocic. c.-v. M. Thé.
1903	87.393	W. T. Hall	Motocic. c.-v. Cissac.
1904	87.579	Eug. Bruzi	Motocic. c.-v. Darioli.
1904	87.859	Louis Darragon	Motocic. c.-v. Cissac.
1905	89.904	Paul Guignard	Motocic. c.-v. Bertin.
1906	91.893	Thaddh. Robl	Tandem a petrolio.
1906	95.026	Paul Guignard	Motocic. c.-v. Bertin.
1908	99.057	A. E. Wills	Motocic. c.-v. Bertin.
1909	101.623	Paul Guignard	Motocic. c.-v. Hoffmann.

Da questo quadro si desume che le grandi tappe raggiunte nella evoluzione della velocità ciclistica, sono costituite dai *records* di Cortis nel 1882, con chm. 32,471; di Osmond, nel 1893, con chm. 40,173; di Stocks, con chm. 50,426; di Taylor, nel 1900, con chm. 62,343; di Robl, nel 1903, con chm. 80,663 e nel 1906, con chm. 91,893; infine nel 1909, con chm. 101,628 di Guignard.

Gran numero di questi campioni sono morti: ad esempio, Arturo Linton, Jimmy Michael, Harry D'Elkes, questi due ultimi uccisi in incidenti di corsa. Altri, come Henry Fournier e Lesna, si sono dati all'automobilismo, altri ancora come Mecredy e Jules Dubois si occupano attualmente di aviazione.

Costumi - Etnografia

Era noto a tutti già da parecchio tempo, che i cinesi soglionsi cibare di carne canina che considerano anzi come un *meet* prelibato, ma pochi sapevano che fra gli articoli della loro fede gastronomica vi fossero altri bizzarri e ripugnanti alimenti, quali sarebbero le uova fradice, le pinne di pesce cane, ed i nidi di rondine.

Le uova fradice sono impropriamente ritenute tali; in realtà sono uova conservate nella calce con processi speciali, per interi decenni; dopo venticinque e trent'anni esse sono squisite; il tuorlo diventa quasi nero e l'albume prende l'aspetto e la consistenza della nostra gelatina di pollo ma un po' più colorita e un po' più saporita. Le pinne

Camions - Omnibus - Pompe e Vetture automobili

GAGGENAU

Ing. OSVALDO
FACCINI
Viale Monforte, 33
MILANO

di pesce cane, che vengono sminuzzate in una specie di frittata di uova, hanno un gusto prelibato.

I nidi di rondine sono pure squisiti: non si mangia naturalmente l'intero nido e la rondine non ha nulla a che fare con quelle dei nostri paesi: è la *salangana* che vive nei paesi di mare. Si prende il nido e delicatamente si estrae dall'interno una specie di rivestimento del nido stesso costruito con particolare specie di fuco che l'uccello trita, macera ed impasta con la saliva. Il cibo, così a prima vista, può sembrare un po' disgustoso, ma tra noi non si usa forse stemperare su crostini di pane la materia trovata nell'intestino delle beccaccie, e non si aspetta a mangiare la beccaccia finchè essa abbia incominciato ad imputridire?

Esplorazione

Spedizione russa nel Camciatca. — Alcuni membri della spedizione Riabuscinski, che esplora il Camciatca sono testè tornati a Pietroburgo. Gli zoologi hanno specialmente studiato la stagione della frega dello storione e il limite di penetrazione di questo sul fiume Camciatca. I geologi hanno accertato la natura vulcanica della penisola: il Clincevskaia è uno dei vulcani più alti del mondo (oltre 4800 metri); l'attività vulcanica nel Camciatca è grandissima.

Spedizione Von Knebel in Islanda. — Pare accertato che il disastro della spedizione e la morte dei due viaggiatori tedeschi che la componevano, sia dovuto ad una frana precipitata nel lago Askja mentre appunto gli esploratori vi navigavano. La frana sarebbe stata provocata da un movimento sismico, forse in relazione con quello che nello stesso giorno (10 luglio 1907) ebbe il suo epicentro nella regione delle Filippine.

— La spedizione inviata dal Governo russo per esplorare la costa settentrionale della Siberia Orientale, ha compiuto il rilievo di essa per un tratto di circa 3000 verste. Furono scoperti nuovi golfi; e ciò non deve meravigliare, perchè il primo rilievo fu compiuto negli anni 1739-1742.

— Il capitano Roald Amundsen salperà nel giugno prossimo dalla Norvegia, su la gloriosa nave *Frane* e penetrerà per lo stretto di Bering nell'Oceano Artico. Il capitano Engelstedt che doveva comandare, in seconda, la nave, è rimasto ucciso da un fulmine ad Horten, presso Cristiania, mentre faceva osservazioni di aerologia con cervi volanti.

La spedizione Korlow inviata dalla Società Imperiale russa di geografia, attraverso l'Asia centrale, il cui viaggio è durato due anni, raggiunse prima la Mongolia per discendere poi verso il sud.

Furono visitate le rovine di Chorchoto, la « città nera », che ebbe splendore tra il secolo XI ed il XII. Furono trovati, tra l'altro, in un piccolo santuario buddistico una biblioteca in perfetto stato contenente oltre 1000 volumi e 400 manoscritti, in sette lingue diverse: un centinaio di pitture buddistiche eseguite a colori ad olio e ad acquerello, e nelle vicinanze del tempio un sarcofago contenente lo scheletro di un bonzo assai venerato.

Dalla Mongolia il col. Korlow attraversò il Tibet settentrionale e la vasta regione circondante il gran lago Koukou-Nor; la spedizione, passando per la pianura d'Amdos giunse a Labran e per la Mongolia occidentale tornò in Russia.

Altre spedizioni russe nel 1909. — L'attività esploratrice dei russi nelle regioni meno note dell'impero è grandissima, e spesso l'iniziativa è assolutamente privata. Cusnezow negli Urali del nord; Juraoski sulla Peciora; il Dipartimento delle Miniere a Sachalin e per lo studio delle regioni aurifere in Siberia, nel Turkestan e nel territorio di Semipalatiusk. Il governatore di Archangelsk ha inviato una spedizione nella Novaia Zemliò.

Non si ha idea delle ricchezze scoperte da queste spedizioni: carbon fossile, grafite, topajco nell'Estremo Oriente, con miniere d'argento e di zinco. Ricchissime praterie nel nord della Russia, senza contare la ricchezza del pesce e degli animali da pelliccia.

Ferrovie

La Rocchette-Asiago. — Il dieci febbraio scorso è stata aperta all'esercizio la nuova ferrovia a dentiera Rocchette-Asiago, che però soltanto in questa primavera avrà il battesimo della inaugurazione ufficiale. Essa è riuscita una delle più interessanti ferrovie di montagna europee, ed è in Italia la seconda o terza che si costruisca col sistema a dentiera. Per altitudine può rivaleggiare con le più rinomate ferrovie svizzere, giacchè raggiunge la quota massima di 1407 metri sul mare. E' pittoresca oltre ogni dire: attraversa profondi abissi, come su roccie elevantesi a picco, offrendo allo sguardo larghe vallate ora coperte di neve altissima.

Il percorso è di 22 chilometri. Parte è ad aderenza naturale, parte a dentiera del sistema Strub, applicato la prima volta sulla ferrovia della Jungfrau in Isvizzera. Sul tronco ad aderenza naturale la pendenza massima è del 38 per mille, sul tronco a dentiera è del 125 per mille. Il tronco a dentiera è lungo sei chilometri, comincia sul paese di Cogollo e finisce un po' prima della fermata di Campiello superando un dislivello di 680 metri. Vi sono sei gallerie lunghe in complesso 1150 metri. Partendo da Rocchette, posta a m. 282 sul mare, la linea tocca la quota massima (m. 1407) a Tresché Conca per arrivare ad Asiago alla quota di m. 1001. Bellissimo è il ponte lungo 150 metri che dalla conca di Rocchette traversa il torrente Astico, sul cui letto rimane alto di un centinaio di metri.

Le stazioni intermedie sono a Cogollo, Campiello, Tresché Conca, Cesuna e Canore di Roana.

La costruzione e l'esercizio della linea furono assunti dalla Società Veneta: la spesa di costruzione ammontò a circa tre milioni e vi concorse notevolmente il noto industriale di Schio on. Gaetano Rossi.

AI SOCI DEL TOURING viene spedito gratis e franco il Catalogo

OTAV BICICLETTI E MOTORI INDUSTRIALI OTAV

Officine Türkheimer per Automobili e Velocipedi - Milano, Via Lambro, 4

Le ferrovie dell'Eritrea. — Il 16 marzo verrà aperto all'esercizio il nuovo tronco Ghinda-Nefasit della ferrovia Eritrea. Questo tronco fa parte della linea Massaua-Asmara, che ora giunge fino a Ghinda. Fu discusso se da Ghinda la ferrovia dovesse portarsi al Mareb, volgendo verso sud, a Gura; ma poi prevalse il concetto di volgere direttamente all'Asmara che per la sua posizione ferroviaria è il centro donde dovrà irradiarsi la rete ferroviaria eritrea.

Sono ora in corso di costruzione il tronco Nefasit-Arbaroba e quello Arbaroba-Asmara i quali completano la linea, che è stata costruita da operai eritrei sotto la direzione di capomastri e capi-operai italiani.

La ferrovia ha carattere di linea di montagna e presenta sensibilissime pendenze, con numerose gallerie. Non manca del lato pittoresco conferitogli dalla singolarità del paesaggio.

Il viadotto delle Termopili. — In questi ultimi tempi si è aperto alla circolazione dei treni la ferrovia che unisce Atene alla frontiera ottomana. Questa linea attraversa una regione pittoresca ma assai accidentata e si richiesero numerose opere d'arte, *tunnels* e viadotti. Fra questi ultimi il più grande è quello che sormonta l'abisso d'Assopos, che è assai vicino alle Termopili. Il viadotto che si eleva superbo su la vasta voragine è lungo 178 metri.

L'imponente opera dischiude un avvenire nuovo alle contrade già mirabili per la gloria di Leonida e dei mille eroi dell'antica Ellade.

Folklore

I proverbi popolari sul mese di Aprile. — Nessun altro mese ha dato origine a tanti proverbi quanto il mese di aprile che, secondo l'ordine naturale, è veramente al principio dell'anno; donde l'importanza data agli auspici tratti in questo mese.

Terzo aprilanti, quaranta giorni tanti, o come dicono i toscani *Terzo di aprilante, quaranta di durante;* « ed è proverbio di prognostico, dichiara il Serdonati, perchè si vuole che il dì tre d'aprile avrà quaranta giorni successivi consimili ».

In generale i proverbi, che sarebbero poi l'esperienza universale parecchie volte millenaria, fanno augurare il « terzo aprilante » piovoso.

Aprile piovoso, maggio ventoso, anno fruttoso, e
Aprile nevoso, maggio veneroso (cioè, bello e gaio) anno *fruttuoso* — toscano.
April ghe n'ha trenta; se piovess trentun, nol fa maa a nissun — milanese.
Arvi u l'ha trenta; se ciuvesse trentun, no ghe saiva mä nisciun — genovese.
Val più un'acqua tra aprile e maggio che i buoi con il carro — toscano.

Perchè, infatti, l'annata sia ricca di prodotti e in particolar modo di cereali è molto utile che piova in aprile e spirino in maggio moderati venti i quali agevolino l'evaporazione della terra umida. La pioggia di aprile tuttavia non fa bene a tutti:

Acqua d'aprili lu porcu ocidi,
Lu voi 'ngrassa, e la pecura ridi — siciliano

e, cioè, l'acqua d'aprile uccide il maiale, ingrassa il bue e rallegra la pecora; perchè bagna le erbe di cui si nutrono greggi e maiali, se non che mentre buoi e pecore trovando più ricco il loro nutrimento ingrassano, i maiali invece mangiando erba bagnata ammalano. A proposito d'erbe, l'abbondanza di queste dovute alle pioggie di aprile è indicata anche dal proverbio:

Chi pon cavolo in aprile, tutto l'anno se ne ride.

Il desiderio generale delle pioggie in aprile è testimoniato da molti proverbi:

Aprile, ogni giorno un barile.
Avrel, avrel, tot i dè un barèl — bolognese.
Bon april, se 'l porta 'l baril — bergamasco
Arvì; ciuì, ciuì — genovese.
Aprile du' occe d'acqua al dì — marchigiano,
e più poeticamente dicono i francesi:

En avril s'il tonne
C'est nouvelle bonne.

Ma di solito invece il mese di aprile è molto variabile, ora piove, ora fa bel tempo:

Aprile or piange e or ride, e
Aprile quando piange e quando ride — toscano.
Aprili, quannu chianci e quannu ridi — siciliano.
Avrel, ôura al pianz e oura al red — bolognese.
Aprile, n'ora 'l piande e n'ora el ride — veneto.

I tedeschi dicono umoristicamente che aprile fa quello che vuole, quel che gli salta in testa:

April macht was er will;

ma piova, o non piova, non dovrebbe mai in questo mese far nè troppo freddo, nè troppo caldo:

Aprile temperato non è mai ingrato.

Il risveglio di tutta la natura, ravvivando le funzioni organiche negli uomini, rende anche più facile e più grato il dormire, ed anche questa caratteristica... aprilante è constatata dal proverbio:

In april dolce dormir,

o più comunemente

Aprile, dolce dormire,

ripetuto in tutti i paesi, ma più accentuato dai liguri che del dolce dormire di aprile rilevano altresì il beneficio:

D'arvì fa bon dormì.

La necessità di doversi alleggerire nei vestiti, imposta dal cessare dei rigori invernali, non poteva essere trascurata dai proverbi, i quali per altro, e altrimenti non parlerebbe in essi l'esperienza,

SALSOMAGGIORE **VIALE DEI COLLI — CASA FINO**, in ***tranquilla ed incantevole posizione*** sul pendio dei colli, ***temperatura mite*** anche negli eccessivi calori estivi, circondata da giardino, a breve distanza dalla stazione e dagli stabilimenti balneari pei quali servizio gratuito d'omnibus. ***Camere, appartamentini mobiliati, comfort moderno,*** cucine sotterranee per chi desidera servirsene. — Per trattative rivolgersi alla Signora Maria Valenzasca Sartori. (Nelle adiacenze della casa, stalla e rimessa per chi tiene equipaggio, fattorino alla stazione).
Sconto del dieci per cento ai Soci del Touring Club Italiano.

consigliano in questo di andare adagio. I tepori di primavera inducono ad uscire:

Aprile, caccia la vecchia dal cenerile, e
April, cava la vecia dal covil — veneto

anzi, inducono maggiormente i vecchi ad uscire, perchè i giovani essendo essi stessi primavera anche d'inverno, sentono meno il bisogno di essa e sono perciò relativamente più pigri ad uscire:

Aprile, esce la vecchia dal covile,
E la giovane non vuole uscire.

Ma quanto allo scoprirsi bisogna usare prudenza. E' vero che:

Di marzo, ogni villan va scalzo;
D'aprile, va il villano e il gentile

tuttavia:

D'aprile non ti scoprire; di maggio vai adagio; di giugno cavati il codigugno, e se non ti pare tornatelo a infilare; di luglio, vattene ignudo — toscano.

Aurelio Gotti, nelle sue aggiunte alla raccolta di proverbi toscani del Giusti, riporta questa variante:

D'aprile, non ti levare un file;
Di maggio, adaggio, adaggio;
Di giugno stendi tutto il pugno;

e analogamente abbiamo altrove:

April, gnanca ón fil;
Magg, adagg, adagg;
Giugn, slarga el pugn — lombardo

Fin ai quaranta de mas (maggio), *no losa zo c'stras* — bresciano.

Aprile, nun te scoprire — romano.

Aprili, aprili, nun mi fari lassari lu firriolu — siciliano.

Aprile, aprilone,
Non mi farai por giù il pelliccione — toscano.
Avrèl, avrilòn, en t'cavar el zibòn;
E s't'al cavarà, mal pintè t'in truvarà — bolognese.

Un proverbio affatto caratteristico relativo a questo mese è il seguente toscano, che ricorda a proposito di esso l'antico e trito: « sic vos non vobis »:

Aprile fa il fiore, e maggio si ha l'onore;

ma più caratteristico ancora è quest'altro, illustrato dal Pitré, nel quarto volume della sua *Raccolta di proverbi siciliani,* con una novellina popolare che si riferisce anch'essa al non doversi fidare dei primi tepori di aprile e che merita quindi di essere riportata insieme col proverbio:

Marzu cci dissi ad aprili:
« 'Mprestamiinni tri jorna,
Quantu a sta vecchia la fazzu muriri ».

C'era una vecchia che una volta, quando vide finire il mese di marzo, gli sputò addosso dicendo:

— Fuori, marzo cane!

Marzo s'offese di questo insulto, e giurò di vendicarsene. E che fa? Va dal mese di aprile, e gli dice:

— Aprile, puoi tu farmi un favore? Prestami tre giorni de' tuoi, affinchè io possa far morire questa vecchia.

— Pigliali pure, rispose aprile. E marzo li prese.

Questa vecchia aveva un branco di pecore ed era un pezzo che non le menava a pascolare, perchè l'inverno era stato rigidissimo. Il dì primo di aprile, vedendo una bella giornata, fece uscire dalla mandria le pecore e le menò in un prato. Ma nel meglio spunta una nuvola, poi un nuvolone,; cresce, cresce, e in un momento il cielo diviene nero come la pece.

La vecchia raccoglie subito le sue pecore e le fa tornare alla mandria. Ma sì! In meno che non si dice si aprì il cielo e giù acqua, acqua a diluvio! La vecchia cercava di correre, ma la tempesta infuriò con una grandine così terribile che in un quarto d'ora vecchia e pecore restarono uccise e sepolte sotto la neve.

Marzo, facendo una grossa risata, esclamò:

— E questo è marzo cane!...

Fra i molti proverbi che in tutti i paesi vennero ispirati dal mese di aprile, il più importante però parmi sia il seguente francese:

Quand on perd son avril, en octobre on s'en plaint.

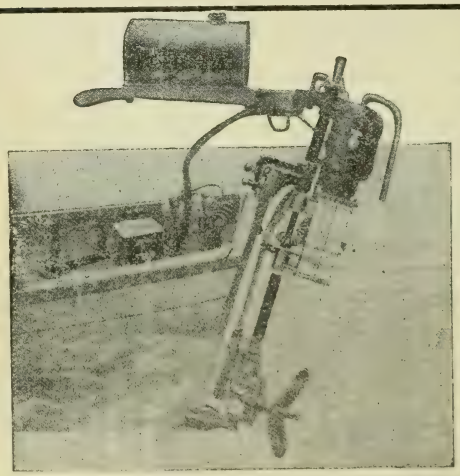
L'agricoltore che non lavora in aprile certamente non raccoglie nulla in autunno; e di questo proverbio meteorologico-agrario, riferendolo con facile allegoria a loro stessi, dovrebbero far tesoro i giovani per trarne una non meno facile considerazione filosofica la quale si può collegare con altra suggerita da un proverbio spagnuolo che proclama i mesi di aprile e di maggio « la chiave di tutto l'anno ».

Abril y mayo, la llave de todo el ano.

Americo Scarlatti.

Navigazione

Il cinquantenario del canale di Suez. — E' passata pressochè ignorata una data cospicua nella storia della civiltà, il cinquantenario del Canale di *Suez,* di quel Canale che ha portato una specie di rivoluzione nei traffici mondiali e di conseguenza nelle relazioni politiche fra le diverse nazioni, e perfino nel loro stato sociale. Senza il Canale di Suez ad esempio, l'Estremo Oriente sarebbe ancora quasi ignorato e il Giappone conserverebbe forse ancora l'antico suo carattere di cavalleria feudale. In Europa molti prodotti ed oggetti che oggi sono dell'uso il più comune, sarebbero tuttavia cosa di



Motori americani portatili fuori-bordo "WATERMAN,,

La più ingegnosa e pratica invenzione americana, per ***trasformare in pochi istanti*** qualsiasi barca a remi e a vela, in un ***ottimo canotto automobile.*** Questo apparecchio è formato dalla riunione in un ***sol corpo*** di motore, propulsore, timone e serbatoio, e si colloca semplicemente al posto del timone, che sostituisce. La ***praticità*** di questo motore è indiscutibile, anche per il fatto che si può tenere ***al sicuro*** quando non si usa, lasciando quindi la sola barca sulla spiaggia. E' adatto per fiumi, laghi, mari e si fornisce in due grandezze, cioè:
di 2 HP., peso circa 22 Kg., velocità 8 12 Km.
di 4 HP., 2 cil., peso circa 35 Kg., velocità 14-16 Km.

La casa Waterman fornisce anche canotti a motore di ***impareggiabile*** costruzione, eleganza ***velocità*** e ***prezzo.***

Chiedere listini alla **Rappresentanza Generale Waterman**
Milano - Foro Bonaparte N. 53 D

lusso. In una parola il benessere che allieta ogni classe sociale — in confronto alla media delle condizioni delle diverse classi, e specialmente di quelle lavoratrici, di or sono cinquant'anni — senza l'apertura del Canale di Suez sarebbe sempre un desiderio, forse un sogno.

Fu il 1859, l'anno che vide finalmente iniziarsi i lavori del Canale di Suez, nel mese di aprile; e nel novembre del 1869 il varco fra il Mediterraneo e il Mar Rosso era aperto, e il sogno primo di Cristoforo Colombo era avverato, in modo affatto diverso però a quello da esso divinato; l'India era nuovamente riunita all'Europa per la via antichissima delle civiltà tramontate e quasi dimenticate.

Per una curiosa circostanza la nave che passò prima il Canale, fu un veliero austriaco che — fortuna dei nomi — si chiamava appunto *Primo!* Come a malincuore sul principio si diressero le navi al canale, e quelle italiane se sollecite, furono le più modeste. Bene il Governo aveva sovvenzionato la Compagnia Rubattino per una linea postale italiana fra Genova e Bombay, e in paese si erano accese delle dorate speranze; ma con quali mezzi si accingeva l'Italia a entrare in una concorrenza nella quale ben presto si sarebbero affermate le più belle energie delle nazioni marinare tutte?

Nel 1869, furono in linea per le Indie l'*Africa* e l'*Egitto*, vaporetti di 1112 tonnellate e 750 HP che filavano appena 9 nodi e nel 1870 vennero l'*Asia*, l'*Arabia*, la *Persia*, e l'*India* di 1351 tonnellate e 666 HP. Già la Peninsulare inglese aveva avuto in linea piroscafi più che doppi, quando esisteva ancora la posta a cammelli, che collegava il servizio di navigazione fra Alessandria da un lato e Suez dall'altro! E' per questo troppo umile inizio che la bandiera italiana si trovò subito esclusa dal grande movimento dei traffici orientali, nè più potè acquistare un posto degno di nota.

La inferiorità del servizio italiano appare evidente da un dato statistico; come è noto il canale di Suez tassa i piroscafi secondo un metodo proprio di stazzatura, che esclude dal diritto di passaggio la parte occupata dalle macchine, carbonili, alloggi del personale, ecc., ecc., e che corrisponde, salvo piccole differenze dovute al metodo di calcolo, a quella che si chiama la *stazza netta* di una nave a vapore. Nel primo anno di esercizio la media delle navi che transitarono per il canale fu di tonnellate 1348, che corrisponde a circa duemila tonnellate di registro lordo; ebbene i vaporetti italiani colla stazza netta, rappresentavano 733 tonnellate i due minori e 872 i quattro maggiori, che li sostituirono.

Dal 1869 al 1909, la media stessa è salita a 5036 tonnellate, ma i maggiori fra i pochissimi piroscafi nazionali che passano il canale non toccano che 3044 tonnellate di stazza netta, e sono stati costruiti nel 1882.

Nel primo anno di esercizio il movimento del Canale fu di tonnellate 2 940 708, e nel 1908, di tonnellate 19 110 831. Il 1909 segna al solito un aumento, ma non è ancora pubblicata la statistica ufficiale al 31 dicembre.

Questo enorme movimento maggiore, non significa lo spostamento di un traffico esistente da una via marittima antica ad una nuova. Il traffico coll'Oriente e Estremo Oriente, via del Capo, si è più che triplicato nello stesso periodo di tempo. Siamo quindi di fronte al fenomeno di una vena di scambi nuova che si è venuta creando in seguito alla apertura della nuova via, il cui impulso fu tanto potente da dare sviluppo anche alla strada commerciale antica, dove se sono scomparsi i vecchi, i maestosi *Indiamen*, e *Chinamen* inglesi di 1500 e 2000 tonnellate, o i veloci *Clippers* americani di eguale portata, ne ha preso il posto la nave in acciaio a quattro o cinque alberi di 3000 a 4000 tonnellate e che con equipaggio quattro o cinque volte minore, trasporta carichi completi di merci povere da 5000 a 6000 tonnellate di peso morto.

Nel 1869 la traversata del Canale di Suez esigeva quarantotto ore di tempo, adesso nella media è di diciasette ore e un quarto.

All'epoca dell'apertura la larghezza dei tratti di canale propriamente detti, era al fondo di 21 metri, e la profondità massima di 8, attualmente la larghezza al fondo è di metri 30 e la profondità minima di 10, fra pochissimo sarà di 10,5. Molte opere importantissime sono state eseguite, così mentre ancora or sono pochi anni un vapore da cinque mila tonnellate non attraversava il Canale che con disagio, esso è ora di facilissimo accesso a colossi che superano le diecimila tonnellate come quelli della Peninsulare e di tante Compagnie inglesi, tedesche, e perfino dei giapponesi, e adesso l'Orient-Line ha potuto inaugurare il suo nuovo servizio d'Australia con colossi da dodicimila tonnellate.

Nuove e maggiori opere avranno luogo quando sarà rinnovata, come si assicura, la convenzione col Governo egiziano, ma la riforma attesa di maggiore importanza è quella di una riduzione delle tariffe che caldeggia la Germania quanto l'Inghilterra, e che è pur negli interessi della Compagnia del Canale.

Un giorno o l'altro sarà pure aperto il Canale di Panama, il quale in una certa misura sarà concorrente di quello di Suez, e il Canale di Panama sarà transitabile dalle massime navi. Però la immensa spesa della costruzione e dell'esercizio di quella via a chiuse, esigerà delle tariffe alquanto elevate, ed è riducendo le sue che il Canale di Suez confida di fronteggiare la nuova concorrenza che lo minaccia.

Giorgio Molli.

I grandi canali del giorno. — Mentre in Italia i problemi della Navigazione Interna tardano a penetrare la coscienza pubblica colla loro importanza e la urgenza loro, in tutto il mondo si nota un fervore di opere idrauliche di portata notevolissima.

In Inghilterra si studia dalla Royal Commission il progetto del canale che deve riunire il Mar del Nord all'Atlantico, seguendo ad un dipresso il tracciato del vecchio canale di Caledonia, accessibile solo a piccole navi. La spesa di questo canale è preventivata in cifra tonda a circa cinquecento milioni di franchi: esso deve avere su tutto il suo percorso un tirante d'acqua mai inferiore a 36 piedi (m. 10,97). Si era pensato dapprima di allargare e approfondire il canale aperto nel 1790, che

—Pneu— Automatique DUCASBLE
per CICLI, AUTOMOBILI, OMNIBUS, ecc.
Si gonfia automaticamente e non può mai scoppiare.
Adottato da Servizi pubblici, Pompieri, Guardie, ecc.
Agenzia Gen. per l'Italia: 2, Corso Torino - GENOVA

Le LASTRE, CARTE, CARTOLINE FOTOGRAFICHE marca "AS DE TREFLE,, della Soc. GRIESHABER Frères & C. di Parigi
sono incontestabilmente superiori a quelle finora preparate
Deposito Generale: MILANO - Via Ausonio, N. 8

Gratis ai Soci del T.C.I.
l'elegante Catalogo modelli 1910
BICICLETTE
DEI
Officine DEI - MILANO, Via Pasquale Paoli, 4

da Grangemouth sul famoso *Firth of Forth*, arriva a Bowling sulla Clyde, ma dovendo il nuovo canale servire alle più grandi nave da guerra e mercantili, si decise di servirsi del Loch Lomond e del Loch Long.

Sono delle ragioni strategiche che consigliano sopratutto questo canale, che permetterebbe alla flotta inglese di passare dal Mar del Nord all'Atlantico e viceversa, senza correr rischio di doversi battere verso la Manica, o di passare per la via lunga e malagevole delle Ebridi e delle Orcadi. Si eviterebbero anche le spese della Base navale già iniziata a Rosyth, appunto sul *Firth of Forth*, e che si prevede costerebbe a cose finite circa il triplo del canale stesso.

Grande è pure l'importanza di questa nuova via interna di navigazione dal punto di vista commerciale, e tutti i porti commerciali hanno espresso voti per la sua creazione.

Il Governo inglese ha dichiarato alla Camera dei Comuni che se il parere della Royal Commission sarà favorevole, il Governo stesso prenderà il progetto in considerazione.

— La Russia ha aperto l'anno scorso alla navigazione una rete mista di canali e di vie fluviali, che quando il gelo lo permette unisce il Mar Bianco e il Mar d'Azoff, colla profondità a acque alte di m. 7; la grande differenza di clima fra i due mari non permette però che questa importante arteria renda quei servizi commerciali che se ne speravano.

Maggiori risultati darà senza dubbio il grande canale che si sta studiando fra il Lago Onega e il Mar Bianco che congiungerà il Baltico alla Russia boreale, nel breve periodo che le coste di questa sono sgombre di ghiacci, evitando il lungo giro della penisola scandinava.

In tutta la Siberia si studiano canali e tratti di vie fluviali navigabili, però non vi si fondano troppe speranze, perchè il disgelo avviene troppo in ritardo alla foce dei grandi fiumi siberiani in confronto alla data in cui si verifica a monte.

— La Germania mentre migliora tutte le sue magnifiche vie d'acqua sta allargando e approfondendo il grande canale dei due mari fra l'Elba e Kiel sul Baltico, spendendovi circa mezzo miliardo di franchi; è pure allo studio un canale accessibile a ogni più grande nave dell'estaurio del Weser a quello dell'Elba.

Per questi due canali le ragioni strategiche predominano su quelle puramente commerciali.

— La Francia ha allo studio una magnifica rete di canali interni, alcuni dei quali sembrano un poco fantastici come quello che pretende di rinnovare il famoso canale del Midì, fra il golfo di Biscaglia e quello di Lione. Praticissimo è invece il progetto di canale fra Marsiglia e il Rodano, colla rettifica di quel troppo rapido fiume, e il suo congiungimento navigabile per grandi galleggianti per la via della Saona e della Doubs ai canali per il Reno e al lago di Ginevra.

— La Svizzera si accinge a rendere sempre navigabile il Reno, con largo concorso della Germania, da Basilea a Sciaffusa, e oltre le famose rapide, fino al lago inferiore di Costanza, congiungendo questo centralissimo lago, che è come l'ombelico dell'Europa, a tutta l'arteria del Reno.

— In Asia oltre agli studi accennati per la Siberia russa, si parla di progetti di rettifica di parte del corso dell'Eufrate e del Tigri, secondo progetti inglesi. In India si è bonificato un tratto dell'Hoogly; e continua l'opera dei canali agricoli. Finalmente in China si parla di rettifiche del corso superiore del Yang-Tze, onde rendere agevole il passaggio delle sue rapide.

CICLI ALÉRION

LA GRANDE NOVITÀ DEL 1910

Prima di fare acquisti domandate il Catalogo (gratis e franco) alla Ditta:

G. ROSSI SACCHETTI & C. ✦ MILANO
Via Cicco Simonetta, 7

MENZIONARE IL NUMERO DI TESSERA.

LIQUIDAZIONE
Biciclette RALEIGH originali vendonsi:

Modello di lusso con carter ..... L. 230
" da viaggio ..... " 200
" da corsa o mezza corsa . " 190
" per signora ..... " 200

..PREZZI NETTI PER CONTANTI..

Rivolgersi: ERBA, Paolo Sarpi, 9, - MILANO

Più di 2 milioni di CANDELE
OLEO
in uso in tutto il mondo.
IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES.

Provate la
La migliore
La più economica
CATENA "AUTOK", per automobili
Dep. presso H. KOENIG - Via Ariosto, 27 - MILANO - Telef. 36-66

BIBLIOTECA

Victor Cambon. « L'Allemagne au travail ». Pagine 263; L. 4. Pierre Roger et C.ie, rue Jacob, 54, Paris.

Materia interessantissima di osservazione i paesi offrono al turista che li visita, non solo dal punto di vista estetico, ma anche da quello sociale ed economico.

L'autore ha qui ritratto, con grande coscienza di rilievi, uno dei lati più notevoli della vita del popolo germanico; e la lettura di questo volume è consigliabile a tutti coloro ai quali preme di prepararsi ad un viaggio « intelligente » in Germania.

Tullo Massarani. « La vita a Parigi ». (Edizione postuma delle opere; Gruppo secondo; Studi letterarî ed artistici). Volume II. Pag. 482; L. 4. Firenze, Successori Le Monnier.

L'opera non è inferiore alla fama del valore affermata dagli scritti precedenti di questo squisito osservatore e critico d'arte.

Dott. Angelo Mariani. « Geografia economica-sociale dell'Italia ». Pag. 477; L. 4,50. Ulrico Hoepli, Editore-librario, Milano.

Tutti i problemi principali inerenti all'economia della Nazione e perciò intimamente legati alle maggiori preoccupazioni del turismo nazionale, vi sono trattati con acume e competenza.

« Almanacco Italiano 1910 ». (Piccola biblioteca popolare della vita pratica). Pag. 624; L. 2. Editore: R. Bemporad e Figlio, Firenze.

Il volume è un economico quanto indispensabile *vade-mecum* per tutti coloro che amano essere al corrente degli ultimi eventi e dei dati ultimi della coltura generale.

Zierens-Gavaert. « Figures et sites de Belgique » Pag. 185. Librairie Nationale d'Art et d'Histoire G. Van Oest e C., Bruxelles.

L'arte, la storia e l'industria, il passato come il presente, di questa fra le regioni più prospere e più civili d'Europa, sono presentati dall'autore in una sintesi organica e poderosa di osservazioni e di deduzioni.

Alessandro Del Vita. « La vita di Margaritone d'Arezzo ». Letture vasariane commentate.

Breve ma istruttiva monografia critica delle opere di un artista italiano a torto quasi dimenticato.

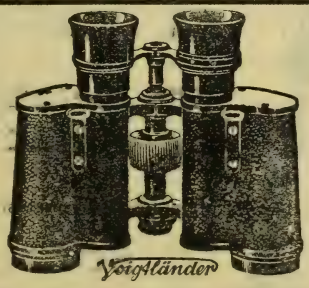
Marcelle Tinayre. «Notes d'une voyageuse en Turquie ». Pag. 394; L. 3,50. Calmann-Levy, editore, 3 rue Auber, Parigi.

I paesi orientali, per quanto grande sia la quantità di opere e di scritture a cui hanno dato argo-

La solidità è la caratteristica
dei Cicli "SENIOR,,

BONZI & MARCHI
MILANO, Via S. Nicolao, 1
Filiale: TORINO, Via C. Alberto, 9

Binoccoli Prismatici
ad effetto stereoscopico



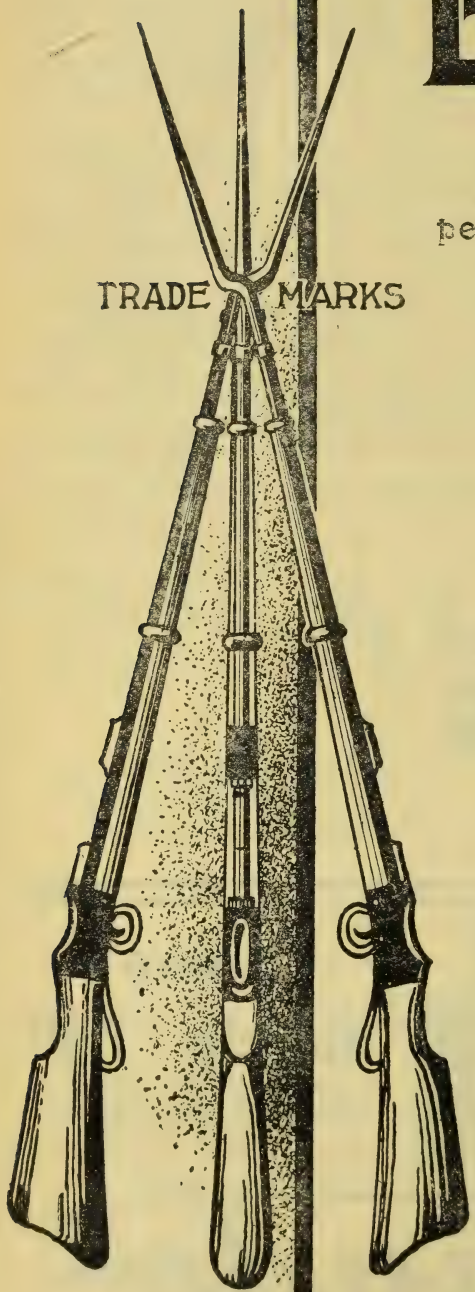
Nuovo Modello 1910

CHIEDERE IL CATALOGO N. 280
GRATIS E FRANCO

Voigtländer
A. - G., Brunswick (Germania)
FILIALI in BERLINO - FRANCOFORTE S/M. - AMBURGO - VIENNA - LONDRA - PARIGI - MOSCA - NEW-YORK

B·S·A

La sola Marca mondiale
per Serie complete di Biciclette



TELAI
STERZI
MOVIMENTI
MOZZI
PEDALI
CATENE
MANUBRI
FRENI, ecc.

UNA QUALITA SOLA!

Il sistema persistente della Compagnia di non produrre che una qualità sola nelle **Serie B. S. A.** cioè il meglio che si possa ottenere, continua ad essere giustificato da continui risultati.

THE BIRMINGHAM SMALL ARMS Co. Ltd - BIRMINGHAM

Rappresentata esclusivamente in Italia dalla

SOC. AN. FRERA
TRADATE-MILANO

Filiali: BOLOGNA - FIRENZE - MANTOVA - PARMA
ROMA - TORINO

Chiedere Catalogo Manuale gratis.

B.S.A.

mento, serbano ancora intorno a sè un velo di mistero che l'autrice ha tentato, con lodevole intenzione, di distogliere.

Palmiro Premoli. « Vocabolario nomenclatore illustrato ». (Il tesoro della lingua italiana). Volume I. Pag. 1032; L. 16,50 (L. 13,50 per i soci del T. C. I.). Società Editrice Aldo Manuzio - Via Vincenzo Monti, 54, Milano.

Dire dell'equilibrio, della completezza e dell'utilità di quest'opera ponderosa, a cui l'autore ha dedicato la forza della sua tempra, i tesori della sua vastissima coltura ed una diligenza e pazienza da certosino, non è compito nostro. Noi ci limitiamo soltanto a rilevare come in questo volume siano raccolti e spiegati (esempio senza precedente) tutti gli elementi della terminologia sportiva e turistica, dai quali si erano per lo innanzi tenuti con sacro orrore lontani i custodi intransigenti della purezza linguistica italiana ed i nemici irreconciliabili di ogni neologismo.

Ing. L. Candiani. « Navigazione interna e questione forestale ». Congresso Forestale Italiano 1909 Bologna. Stabilimento Poligrafico Emiliano, Bologna.

Due termini: navigazione fluviale e rimboschimento, per la associazione pratica dei quali il Touring Club Italiano ha da qualche tempo iniziata un'energica ed entusiastica campagna di propaganda, sono qui esaminati con rara competenza nei loro vitali ed inscindibili rapporti di discendenza.

Commandant Paul Renard. « L'Aviation ». Conférences faites en 1909 à la Société d'encouragement pour l'industrie nationale. Pag. 171; L. 5. Paris, H. Dunod et E. Pinat, éditeurs, 47 et 49, Quai des Grands Augustins.

In questa serie di conferenze d'uno fra i più noti ed autorevoli cultori dell'aviazione sono fuse con bella proporzione e chiarezza la teoria, la pratica e la storia del volo umano.

Libri ricevuti in dono.

Prof. Paolo Bonizzi. « I colombi domestici e la colombicoltura ». Pag. 212; L. 2. Ulrico Hoepli, Editore-librario, Milano.

« Nuova pianta topografica della città di Genova ». A. P., editore, Genova.

Dott. Ernesto Ronna. « Gli uccelli italiani nei loro costumi e dal punto di vista dell'allevamento ». Pag. 183; L. 2. Catania, Francesco Battiato, editore.

L. Biondi e E. Righini. « Il pino da Pinoli ». Coltura; Prodotti; Industria. Pag. 144; L. 2,50. Ulrico Hoepli, Editore-librario, Milano.

Gaspare Amico. « Le arti razionalmente coltivate ». Pag. 410; L. 3,50. Catania, Francesco Battiato, editore.

R. Quaglino. « Vigilie d'amore ». Pag. 346; L. 3. Remo Sandron, editore, Milano.

A. Marique. « Trattato completo delle malattie del cane ». Pag. 273; L. 2,50. Catania, Francesco Battiato, editore.

« Annuaire Général de l'Automobilisme Belge ». 8° anno; 1909. Société Belge et Libraire, 16, rue Treuremberg, Bruxelles.

Balzer. « La cucina vegetariana ». Pag. 181. A. Arnoldi, editore, Lugano.

Hans Schmidt. « Encyklopedie der Photographie » Die Standentwicklung un ihre Abarten für den Amateur-und Fachphotographen. Halle A. S., Verlag von Wilhem Knapp.

Guido Inferrera. « Le derivazioni delle acque subalvee ». Pag. 72; L. 1. Catania, Francesco Battiato, editore.

Anna Franchi. « Dalle memorie di un sacerdote ». Pag. 298; L. 3. Remo Sandron, editore, Milano.

Appena terminato: Le Larousse pour tous

Nouveau Dictionnaire encyclopédique illustré (in lingua francese) completo in 2 volumi ben legati in 8 (21×30,5) di 2000 pagine, 1800 incisioni, 300 tavole illustrate, ecc.

L. 50 — *Concedo il pagamento rateale di L. 5 — al mese senza aumentare il prezzo.*

H. O. SPERLING - Libraio di S.M. la Regina Madre d'Italia - **MILANO** - Via Carlo Alberto, 27

Biciclette STYRIA
Motociclette REPUBLIK
Casse forti TANCZOS-VIENNA sicure contro il fuoco e le infrazioni.
Macchine da scrivere HAMMOND
Automobili Laurin-Klement HP. 8-9 12-14 16-18 20-25 35-40 60
Jungbunzlau (Boemia)
(Vetture - Omnibus - Camions)
Costruttori delle automobili postali Cattaro - Montenegro.
Biciclette, Motociclette e Macchine da scrivere anche a rate, dietro referenze di primo ordine.
Chiedere cataloghi e certificati con riferimento al presente avviso alla Ditta I. WOLLMANN-PADOVA Rappresentante

Telefono 95-90 — provvisorio.
Auto-Garage Centrale
MILANO
Vicolo S. Carlo, N. 3 (Via Monforte)
APERTO TUTTA LA NOTTE
OFFICINA
COSTRUZIONI - RIPARAZIONI
CARICA ACCUMULATORI
Forniture complete
Deposito e rifornimenti benzina con impianto di sicurezza brevetto "Martini & Hüneke„ (Soc. Bergomi)
Telegrammi: Autocentral - Milano

LIQUORE TONICO DIGESTIVO DITTA ALBERTI BENEVENTO
STREGA

Dott. prof. E. Trombetta. « Medicina d'urgenza ». *Vade-mecum* diagnostico terapeutico e formulario ragionato ad uso dei medici pratici. Pagine 700; L. 6. (Manuali Hoepli). Ulrico Hoepli, editore, Milano.

Jean Paillardon. « La vie par l'image ». Etres et choses, verbes et combinaisons. Cours pratique d'Anglais. Paris, Librairie Boyveau et Chevillet, 22, rue de la Banque.

Alfredo Testoni. « Il matrimonio della Gaetana ». Femminismo; automobilismo. Sonetti della « Sgnera Cattareina ». L. 1,50. Bologna, Nicola Zanichelli.

Luciano Barbieri. « Una miniera d'oro ». Parma, deposito presso i librai Fratelli Bocchialini.

« Milano Sanitaria » 1910. Elenco generale del personale esercente, compilato con dati forniti ai rispettivi Comuni all'Ufficio della R. Prefettura. Direzione: via S. Damiano, 14.

Ranion Zelaya. « Informes consulares 1908-1909 ». Consulado General de Costa Rica en Italia. Savona. Imprenta José Botta.

Antonio Bruers. « Filosofia della vita ». Pag. 103; L. 2. Unione Tipografica, Milano.

L'on. Enrico Ferri visita il Touring.

Trovandosi l'on. Enrico Ferri a Milano per visitare i maggiori Istituti pubblici e privati cittadini che danno maggiore impulso alla vita economica, industriale ed intellettuale del nostro paese e ne costituiscono per così dire la fisonomia attiva — si è recato il 25 marzo u. s. al Touring Club al quale venne accompagnato dal comm. Giovanni Silvestri, presidente delle Esposizioni italiane all'estero.

Erano a riceverlo alla sede, in assenza del direttore generale che si trovava fuori di Milano, il vice-direttore generale comm. Luigi Vittorio Bertarelli, i consiglieri segretari cav. uff. Vigliardi e cav. uff. Zaffaroni, il segretario generale cav. Mercanti e molti consiglieri fra i quali l'on. Morando, il rag. Moro, il rag. Turrini, l'ing. Pugno, il cav. Bertolini, il cav. avv. Belotti, ecc.

All'on. Enrico Ferri il vice-direttore generale ha dimostrato non solo il meccanismo e il funzionamento dell'amministrazione centrale del Touring, ma l'opera varia del Touring nel quindicennio di sua vita nei rispetti delle pubblicazioni dedicate alla diffusione della maggior conoscenza del paese, della Carta d'Italia, delle Monografie illustrate, delle opere tecniche della Commissione Strade, dei volumi di propaganda per il miglioramento degli alberghi, delle pubblicazioni speciali per la propaganda nazionale per il bosco e per il pascolo, e così via.

L'on. Ferri, che si reca nuovamente in Argentina all'epoca dell'Esposizione di Buenos-Ayres per tenervi ancora un ciclo di conferenze, si è mostrato ammirato dell'organizzazione del Touring e, dopo aver domandato di essere fatto socio, si è compiaciuto che il Touring partecipi degnamente all'Esposizione di Buenos-Ayres nel 1910 dichiarando spontaneamente che concorrerà laggiù a fare la propaganda al massimo Istituto nazionale turistico.

La diminuzione dei dazi sui petroli e le sue conseguenze.

Su queste stesse colonne, alcuni anni fa, animati come sempre dall'intenso desiderio di agevolare in ogni modo possibile il turismo, nel nostro paese, spezzammo una lancia a favore della riduzione del dazio sui petroli e la benzina.

L'automobilismo, allora già fiorente, sebbene all'inizio del suo meraviglioso sviluppo odierno, doveva risentirne un indubbio vantaggio.

VITTORIO ROSSI & C.

Via Ponte Seveso, 35 - MILANO - Telefono 97-55

Concessionari Esclusivi di tutta la produzione delle Officine Legnanesi

Automobili "WOLSIT"

Cicli "WOLSIT" = "LEGNANO" = "WOLA"

Agenti Generali per l'Italia dei Cicli ed Automobili "HUMBER"

Cicli "ORIO" della rinomata Fabbrica Nazionale dei F.lli Orio di Piacenza

Il più grande assortimento in TUBI DI ACCIAIO tirati a freddo senza saldatura in tutti i diametri e spessori.

Agenti Esclusivi delle Gomme per Cicli BERGOUGNAN di CLÉRMONT-FERRAND

Chiedere Catalogo 1910 dei Cicli "LEGNANO"

I nostri soci automobilisti avrebbero visti ridotti i prezzi della materia prima destinata a trasformarsi in utile energia produttrice, per mezzo dell'oramai popolare motore a scoppio.

Ed una riduzione infatti fu ottenuta colla legge del 20 marzo 1907; ma il consumatore poco ne ha risentito.

Tentiamo di darne la spiegazione:

All'origine, quando cioè il dazio sulla benzina ed i petroli era di L. 48 al quintale, sorsero, animate ed incoraggiate dal progresso dell'automobilismo, *Società nazionali petrolifere* che coraggiosamente si misero all'opera per creare una sorgente autonoma di produzione nazionale.

A chi conosce qualcosa dell'industria petrolifera, è noto come tali aziende possano solo dopo parecchio tempo essere fruttifere, avendo grandi spese d'impianto e molti e lunghi lavori da eseguire, prima di poter fornire al consumatore il prodotto.

L'avvenuta riduzione del dazio, agevolando l'entrata del prodotto straniero, tagliò le ali all'ardimentosa industria nazionale che, in nessun modo protetta dal Governo doveva logicamente soccombere all'invadenza dei petroli e delle benzine estere.

Il consumatore, a sua volta, non ne ebbe a risentire alcun sollievo, giacchè il produttore estero, una volta padrone della *piazza*, non si curò per nulla di salvaguardare gli *scopi* della riduzione del dazio, ma ne trasse il beneficio che immediato gli si offerse: l'allargamento cioè della cerchia di azione commerciale, pur relativamente mantenendo alti i prezzi della sua merce.

Questo fu il risultato della riduzione del dazio ottenuto mediante la legge del 1907. Col gennaio 1911, per forza dei trattati commerciali colla Russia (seconda per quantitativo delle nazioni che importano petrolio e benzina, la prima essendo l'America) il dazio verrà ridotto nuovamente di un terzo dell'attuale cifra.

Il risultato ottenuto col primo sgravio ci dà ragione di credere che quello del 1911 potrebbe essere il colpo di grazia per l'industria nazionale; i consumatori poi, fra i quali certamente non ultimi i nostri fedeli turisti, saranno completamente alla mercè dello straniero.

E nel tempo stesso moriranno, tutte strozzate sul nascere dalla esorbitante preponderanza degli industriali esteri, le imprese petrolifere nazionali.

Soppresse le imprese nazionali, accadrà che saranno senz'altro gli stranieri i padroni del nostro mercato. E non è solo, questo che preoccupa; i motori a scoppio, dopo aver conquistato parte del carreggio militare, molti servizi pubblici come trasporti, poste, ecc., entreranno trionfalmente anche nella marina; una novella industria, quella dei dirigibili e degli aeroplani, dipende in gran parte dal perfezionamento dei motori *extra* leggeri a benzina.

Dati tutti questi servizi e queste industrie, le quantità di petrolio o benzine richieste dal consumatore, saranno in continuo aumento, aumento che si tradurrà in un guadagno sempre maggiore emigrante all'estero, che renderà floridi i bilanci delle Società importatrici, a danno del consumatore italiano.

Non pensiamo alla triste eventualità di una guerra, che ci metterebbe senz'altro in grado di inferiorità verso altre Nazioni, paralizzando i nostri servizi logistici, quello di informazioni con motociclette, di sottomarini, di dirigibili, ecc.

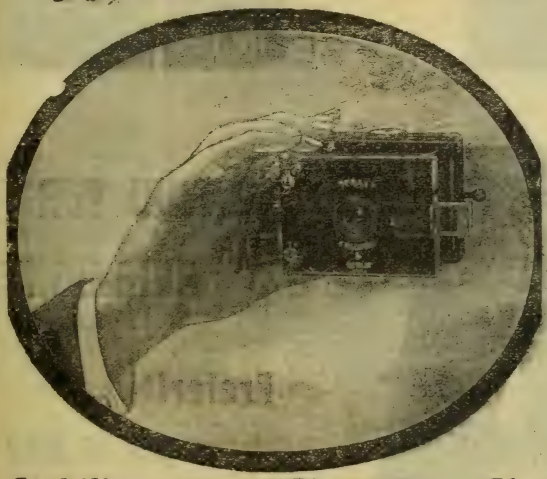
Il nostro paese, ricco di bellezze naturali, chiude nel suo grembo anche considerevoli ricchezze sotto forma di giacimenti petroliferi; gli assaggi e i risultati di Montechino di Velleja, nella Valle del Liri, di Montechiaro, di Neviano de' Rossi, della Valle del Liri, ecc., ce ne danno la prova.

Perchè dunque non si incoraggia e non si aiuta l'industria nazionale?

Perchè in altri paesi — l'Austria e la Romania, per esempio — il Governo protegge le Società indigene contro l'invasione dei prodotti stranieri,

Apparecchio Goerz "Pocket Tenax,,

per lastre 4 ½ × 6 cm.



Apparecchio d'ingrandimento
GOERZ "TENAX,,

Volume e peso ridotti ai minimi termini.

Nessun pezzo sporge dall'apparecchio.

Obbiettivo GOERZ doppio anastigmatico f. = 75 mm.

Si mette a fuoco tanto per la distanza di due metri come per l'infinito.

Catalogo gratis e franco a richiesta.

Dimensioni dell' apparecchio chiuso centimetri 9×7×2.

In vendita presso tutti i negozianti di forniture fotografiche

Stabilimento Ottico **C. P. GOERZ** Società per Azioni

BERLIN-FRIEDENAU, 115

VIENNA Stiftgasse, 21 — **PARIGI** 22, rue de l'Entrepôt — **LONDRA** 1|6 Holborn Circus — **NEW-YORK** 79, East 130 th Street

Società Ligure
Piemontese
Automobili

TORINO
GENOVA

S

AUTOMOBILI
INDUSTRIALI

Vincitrici
di tutti
i concorsi
ufficiali.

SPA

AUTOMOBILI
DA TURISMO

Trionfatrici
di tutte le principali Riunioni
del 1909.

A

MOTORI PER
AVIAZIONE

Preferiti
per la loro
leggerezza
e solidità.

mentre, da noi non si trova nulla di meglio che di ridurre i dazi d'entrata?

Sappiamo che altrove le Società indigene sono esenti da tasse governative per diversi anni dalla loro costituzione, che hanno dei sussidi per ogni pozzo scavato. Per fornitura al Governo, alle Amministrazioni di carattere nazionale, ottengono preferenze, riduzione nei trasporti ferroviari, riduzione nel materiale occorrente all'impianto. Da noi nulla.

Non sarebbe una buona occasione, in vista della nuova riduzione del dazio 1911 il dare questi aiuti alle Società nazionali e assicurare così al consumatore un *effettiva riduzione nei prezzi?*

L. V. L.

Il Consorzio per le segnalazioni in montagna nel 1909.

Sono 86 le monografie alpine che vennero collo scorso anno 1909 messe a disposizione degli alpinisti, dal Consorzio per le Segnalazioni in Montagna, e che formano un complesso pregevole di guidine, della cui utilità fanno fede le numerose ristampe già avvenute.

E migliori risultati otterrà il Consorzio dal proprio lavoro venti anni prossimi, poichè in questi ultimi mesi si sono unite al Touring, alla Sezione del Club Alpino di Milano, alla Federazione Prealpina, alla Società Alpinisti Monzesi, alla Società Escursionisti Milanesi ed ai sette reggimenti alpini, ben dodici altre Società, che hanno promesso il loro valido appoggio per l'esplicazione dei compiti che il Touring si è prefissi fondando il Consorzio.

Infatti in seguito al desiderio espresso dal comm. Luigi Vittorio Bertarelli, vice direttore del T. C. I., e su proposta dell'ing. cav. uff. Francesco Pugno, nella seduta di Consiglio del primo luglio 1909, fu deciso d'allargare la cerchia d'azione del Consorzio, modificando l'articolo primo dello Statuto nel modo seguente: « E' costituito un Consorzio per le Segnalazioni sui monti italiani ».

In ossequio a tale deliberazione con lettera in data 6 luglio e 15 novembre 1909, vennero invitate a far parte del Consorzio tutte le Sezioni del Club Alpino Italiano e tutte le altre Società Alpine che potranno essere utili al Consorzio stesso.

All'appello hanno risposto le Sezioni del Club Alpino Italiano di Roma rappresentato dagli: on. avv. Leonida Bissolati, comm. prof. Guido Cora e on. comm. Giambattista Miliani; di Genova rappresentato dai signori Ferraris Ettore, Ghiglione Walleis, Isolabella Egidio; di Como, da Chiesa avv. Michele e Perlasca Alfredo; Padova, da Cattaneo conte avv. Antonio, Meneghini dott. Domenico e De Tacchi bar. dott. Valeriano; di Parma, da Brocchia avv. Egberto, Ionio geom. Giacomo e Plancher prof. cav. Giuseppe; di Vicenza, da Colpi dott. Attilio, Da Selico conte dott. Giovanni e Piovene Porto Godi conte Andrea; di Aurenzo, di Bologna, di Torino, di Verona, di Pinerolo e la Madiolanum Femminile 'prof. Cavaleri, Mazzucchetti Amelia.

Altra modificazione che verrà apportata nel metodo di segnalazione, è quella dei cartelli affissi a pali, a rocce od a muri che avranno il vantaggio di essere assai meglio visibili e di durare assai più dei segnali in minio.

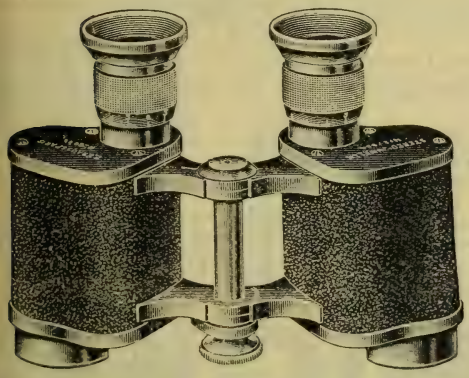
COMUNICATI UFFICIALI

La Direzione generale del Touring nelle sue ultime sedute ha preso tra altre le seguenti deliberazioni:

Ha dato parere favorevole perchè la Commissione Nazionale di Turismo Aereo partecipi al Congresso Giuridico per il regolamento della Navigazione aerea da tenersi in Verona alla fine di maggio.

Ha deliberato di assegnare al cav. Minetti una

Stéréo Binoccoli Krauss
a Prisma
NUOVO MODELLO



Grande campo di vista — Extra luminoso

CATALOGO GRATIS E FRANCO

E. KRAUSS Ottico e Meccanico di precisione 21-23 Rue Albouy - Paris Xième

MICROSCOPI — APPARECCHI FOTOGRAFICI

Pyramidon

RACCOMANDATO da AUTORITÀ MEDICHE

come il **miglior rimedio** di **effetto assolutamente sicuro, pronto** contro i **dolori di capo** di ogni natura, **emicrania, mal di denti, dolori nevralgici** e **reumatici,** e come **sedativo** negli **accessi asmatici.**

IL PIRAMIDONE

sopprime i dolori che accompagnano i disturbi periodici delle signore e delle ragazze. Il miglior rimedio contro la febbre nell'influenza, raffreddori, tisi, tifo, malaria, ecc.

Flaconi originali di 20 tavolette da gr. 0.1 a L. 1 al flac. da 100 tavolette L. 3.50 al flac.

Si trovano in tutte le farmacie.

Soc. Ital. Meister Lucius & Bruning
MILANO, via M. Pagano, 44

medaglia d'oro di benemerenza per lo zelo posto nella collaborazione per la propaganda del Touring.

Ha accolto la domanda dell'Istituto Geografico De Agostini autorizzandolo a distribuire le pubblicazioni del Touring anche presso i suoi librai corrispondenti.

Ha accolta la domanda del Comitato dei festeggiamenti 1910 in Ferrara accordando il patronato a un Convegno regionale del Touring e a manifestazioni di turismo nautico.

Ha deliberato che il Touring concorra con una somma o con un corrispettivo in medaglie d'oro alla costituzione dei premi per un Concorso internazionale per una macchina stradale, indetto dalla provincia di Torino.

Ha approvato il bilancio preventivo del 1910, presentato dal Segretario generale.

Ha accordato una medaglia d'oro alla Scuola *Chauffeurs* dell'Automobile Club di Milano.

Ha approvate, riservato il giudizio sull'importanza dell'onere finanziario, le proposte della Commissione di Turismo Nautico per l'Esposizione di Torino 1911 di organizzare: uno *châlet* di Turismo Nautico, quando il Comitato assicuri alla Commissione di Turismo Nautico le maggiori facilitazioni; un'esposizione di segnalazioni per il tratto del Po che scorre lungo le due rive dell'esposizione; la costruzione di pontili a risultato del Concorso che si sta per indire dalla Commissione di Turismo Nautico; il Concorso di canoa e quello di imbarcazioni a motore per bassi fondali con integrazione dei risultati di tali concorsi nella crociera fluviale Torino-Venezia da riannodarsi alla Crociera marittima Venezia-Roma.

Ha approvato la proposta della Commissione Strade, per una gara d'onore fra le Provincie per una strada modello da Torino a Roma nel 1911.

Ha deliberato la partecipazione del Touring all'esposizione speciale del Congresso della strada a Bruxelles nella misura già tenuta per l'esposizione della strada a Parigi.

Ha deliberato che gli omaggi all'ing. Forlanini e una medaglia d'oro coniata per il cap. Dal Fabbro per il dirigibile *Leonardo da Vinci*, siano presentati nell'Assemblea dei soci il 3 aprile.

Ha espresso il cordoglio proprio e del Sodalizio all'on. comm. Ettore Candiani, consigliere e capo console generale, per la morte del padre.

Ha presentato al cav. uff. Zaffaroni la targa d'argento con incastonata una medaglia d'oro del Touring, quale omaggio per l'opera assidua svolta in favore del Sodalizio.

Ha approvata la relazione dei Sindaci già pubblicata sulla *Rivista* di febbraio.

Ha preso atto delle comunicazioni del commendatore Bertarelli riguardanti: la proposta sua di un'opera nazionale di correzione della Carta dell'Istituto Geografico Militare al 100 000, proposta accolta con la istituzione di una Commissione speciale di revisione della toponomastica per detta carta; l'esito dei lavori della Commissione radunata presso il Touring, che porta all'attesa nomina definitiva per decreto reale o ministeriale di una Commissione che si propone composta dal gen. Porro, dal Capo topografo dell'Istituto Geografico Militare, dal Vice-direttore generale del Touring, e che abbia sede presso il T. C. I.

Consoli.

Appignano ..... Conte Ludovico Carnevali.
Attimis ..... Luigi Piazza.
Borgosesia ..... Giuseppe Raffagni.
Buenos Ayres ..... Cav. Alessandro Ferro, per la Camera Italiana di Commercio ed Arti.

I NEGOZIANTI e RIPARATORI *che non avessero ancora ricevuto il Catalogo illustrato delle*

Biciclette e Serie { Abingdon - Dürkopp - Sun / Solar - Racer - Piper, ecc.

sono invitati a farne subito richiesta. — Essi vi troveranno anche un ricchissimo assortimento di Accessori *e di tutto quanto è necessario al loro commercio.*

CAMILLO OGGIONI & C.
9, Via Lesmi — MILANO — Via Ausonio, 6

È uscito il Catalogo, nuovi modelli 1910, biciclette

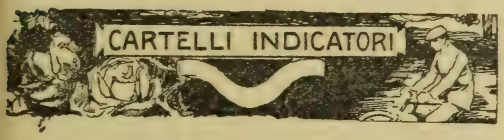
GÖRICKE

il massimo della perfezione in fatto di solidità, scorrevolezza ed eleganza.

Domandatelo alla Società

Göricke & Alterauge - Corso Indipendenza, 5 - Milano
Telefono 41-32

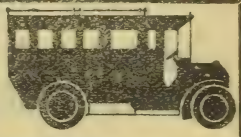
Catania	Duca A. Di Palazzo.
Castiglione d'Intelvi.	Rag. Umberto Colombini.
Cessalto	Dott. De Lucchi Giorgio.
Colico	Rodolfo geom. Belli.
Ghemme	Minoli Pietro.
Grosseto	Giananeschi Giuseppe.
Lanzo Torinese	Botti Micca dott. Ottavio.
Malnate	Dott. Vincenzo Facchetti.
Mar del Plata	Vitale y Alfredo.
Monteroni d'Arbia	Fanetti Antonio.
Navacchio	Guelfi Agostino
Oderzo	Dott. Ugo Giacomini.
»	Sordoni ing. Antonio.
Pavia	Emilio Gobbi Belcredi.
Roma	Cap. Eugenio Susanna. 81° fanteria.
Shanghai	Ambrogio Riva.
Torino	Valentino Antonio, ten. 31° fanteria.
Torricella Sicura	Dott. Giustino Censoni.
Vignale Monferrato	Dott. Antonio Gatti.
Villafranca Veronese.	Gregorio Brasi.



Nuove offerte.

Sottoscrizione precedente	L.	65 422,50
Municipio di Schio	»	5 —
» Orvieto	»	10 —
» Pistoia	»	10 —
Municipio di Imola	L.	11,50
» Cavarzere	»	10 —
» Rimini	»	10 —
» Lendinara	»	10 —
» Novara	»	5 —
» Empoli	»	5 —
» Pavia	»	5 —
» Este	»	15 —
» Crevalcore	»	100 —
» Savona	»	17,50
» Crespano Veneto	»	290 —
G. Hensemberger, Monza	»	25 —
Salem Enrico Paolo, Trieste	»	25 —
Municipio di Cava dei Tirreni	»	15 —
» Bovolenta	»	15 —
Leonino Da Zara, Padova	»	50 —
Deputazione Provinciale di Verona	»	100 —
Municipio di Bologna	»	10 —
» Milano	»	5 —
» Modena	»	20 —
Deputazione Provinciale di Ravenna.	»	60.25
Salem Enrico Paolo, Trieste	»	10 —
Filippo Schoeller, Menton	»	100 —
Municipio di Verona	»	10 —
» Fonte	»	75 —
» Portogruaro	»	60 —
Deputazione Provinciale di Campobasso	»	100 —
Municipio di S. Miniato	»	15 —
Deputazione Provinciale di Cosenza	»	50 —
Deputazione Provinciale di Grosseto.	»	5 —
Municipio di Prato	»	10 —
Deputazione Provinciale di Sassari	»	50 —
Dott. Giovanni Orsolato, Padova	»	10 —
Genio Civile di Teramo	»	125 —
Municipio di Brescia	»	150 —
» Trapani	»	5 —
» Fermo	»	10.50
Deputazione Provinciale di Cosenza	»	100 —
Municipio di Monza	»	5 —
» Firenze	»	75 —
» Bassano	»	5 —

F.lli BRIGATTI - Corso Venezia, 33 - MILANO
ARTICOLI DI SPORT - SPECIALITA' PATTINI PER GHIACCIO E A ROTELLE - FOOT BALL - LAWN-TENNIS
Si assumono costruzioni di campi per Lawn-Tennis e pattinaggio a rotelle e su ghiaccio
Rappresentanti:
CICLI MAINO e CICLI BIANCHI

GOMME PIENE PER OMNIBUS E CAMIONS

Agenzia e Deposito:
Bonzi & Marchi
POLACK
MILANO
VIA S. NICOLAO, 1
Filiale: TORINO
VIA C. ALBERTO, 9

PNEUMATICI PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI

MOTORI PER AVIAZIONE
COSTRUZIONI AERONAUTICHE
ELICHE, ACCESSORI
MONOPLANI "REBUS,,
RESTELLI & C. - Strada Vercellese, 200 - MILANO
REBUS

Municipio di San Remo	L.	10 —
» Treviso	»	5 —
» Siena	»	10 —
Deputazione Provinciale di Padova	»	50 —
Deputazione Provinciale di Firenze	»	120 —
Cav. uff. dott. Gildo Guastalla, Milano	»	10 —
Municipio di Bogliasco	»	40 —
» Lonate Pozzolo	»	105 —
Gino Merlini, Firenze	»	10 —
Comm. dott. Guido Ravà-Sforni, Mantova	»	10
Deputazione Provinciale di Reggio Em.	»	55 —
Cartelli collocati al 31 gennaio 1910: N. 4986.		
Totale	L.	67 647,25

AVVERTENZA IMPORTANTE.

Le Pubbliche Amministrazioni che acquistano tante copie del *Manuale del Cantoniere* edito dal Touring Club Italiano, per un valore non inferiore a L. 5 possono devolverne l'importo a favore di un proprio fondo « *Cartelli Indicatori* ».

Soci quinquennali.

Aliprindi ten. gen. comm. Florenzio, Roma — Allasia Giovanni, Milano — Amey ing. Pietro, Torino — Arnoldo Attilio, Venezia — Attems di S. Croce Odorico, Attimis — Baffa Carlo, Como — Baffa rag. Manlio, Como — Balzarotti Guido, Spezia — Barbieri ing. Adelchi, Cremona — Bartolucci Giulio Cesare, Crevalcore — Battaglia Guido, Lucca — Belli avv. Nicolò, Capodistria — Bertani Ettore, Cremona — Bertaro Antonio, Londra — Bertoglio Alfredo, Atella — Bertoglio Luigi, Atella — Bianchi Onesti duca Romoaldo, Roma — Biasetti Quintino, Graglia — Boccardo ing. prof. Ernesto, Vicenza — Boscain Domenico, Venezia — Boscolo Ettore, Padova — Bosio Edoardo, Torino — Bozzi avv. Giuseppe, Torino, Breda Domenico, Milano — Breschi Cesare, Candeglia — Bronzini cav. ing. Alberto, Cagliari — Busi Augusto, Bologna — Calcaterra Guido, Torino — Calzolari Luigi, Bologna — Camartino Luigi, Buenos Ayres — Candido dott. Cesare, Bagnara C. — Capretti Giuseppe, Brescia — Carpenè Bernardo, Conegliano — Castellaro Stefano, Milano — Cavina conte comm. Carlo, Faenza — Cerasoli Guglielmo, Roma — Cerasole Claudio, Torino — Cesare Giulio, Trieste — Civardi Domenico, Ozzero — Colombi Michele, Abbiategrasso — Colombo rag. Carlo, Camerlata — Comanducci A., Catania — Constantino di Magny Germano, Torino — Contardo cap. Tito, Roma — Conti Iginio, Reggio Emilia — Corradini Arnaldo, S. Daniele Friuli — CORSO FRANCESCA, Mogadiscio — Damiani ing. Filippo, Venezia — Damiani Valentino, Torino — De Marchi cav. Giuseppe, Venezia — De Pietro avv. Cesare, Torino — Deputazione Provinciale, Trapani — De Rosa Filippo, Caserta — Fabris Liberale, Terranova in Sibari — Falchi Roberto, Torino — Fani Evaristo, Firenze — Favero Paolo, Bassano V. — Gabrielli Pier Felice, Trieste — Gandolfi Luigi, New York — Garioni dott. M. A., Venezia — Garré Riccardo, Viareggio — Gatti rag. Renato, Genova — Gavioli Egidio, Sermide — Genovesi magg. cav. Rocco, Roma — Gentile cav. Francesco, Catania — Giacomini avv. Ugo, Oderzo — Grignaschi Emilio, Intra — Hofmann Enrico, S. Antonio di Susa — Isotta avv. Domenico, Napoli — Jon Scotta Quinto, Piedicavallo — Josti Domenico, Porto Torres — Latour Gilberto, Roma — Lavison conte Edoardo, Perugia — Longo avv. Pietro, Capodistria — Luciani Felice, Pedevena — Maffi ing. Giovanni, Piacenza — Magaudda avv. Giuseppe, Messina — Magni Costantino, Milano — Malaussena rag. Gustavo, Torino — Mancinelli ing. Pietro, Napoli — Marchini Vittorio, Roma — Marchioni Luigi, Montorio Veronese — Marshall Cutler, Firenze — Martinelli Giuseppe, Como — Mascantonio Domenico, Casoli — Mauri Giulio, Schio — Mazzoni prof. cav. Gaetano, Roma — Meinero Giovanni, Ventimiglia — Missana Pietro, Dique

BIELLA & C. MILANO Via Monforte, 19
Telefono 95-90
SOCIETÀ FORNITURE ELETTRICHE PER AUTOMOBILI
Depositari degli ACCUMULATORI HENSEMBERGER
Chiedere Cataloghi

I meravigliosi biciclette tipo 1910
SWIFT
dimostrano che questa marca continua ad essere
"LA MIGLIORE DEL MONDO,,
The Swift Cycle Co. Ltd. — Coventry
Agente per l'Italia: MARIO BRUZZONE, Corso Lodi, 15, Milano
In Milano: F. FARAVELLI - Via Meravigli, 15

SPORT D'INVERNO
L'aria fredda e viva rovina la pelle.
Per prevenire questo inconveniente adoperate ogni giorno la vera
CRÈME SIMON
PARIS

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

S. Roque — Montanari Giuseppe, Lugo — Monti Andrea, Tradate — Monti dott. Pio, Bettola — Moreschi Luigi, Quingentole — Moriani Pietro, Parma — Negro Nicolino, Napoli — Nessi Giovanni, Bergamo — Oggioni Eber, Milano — Oldani Alfredo, Milano — Parpinelli ing. Giulio, Venezia — Paternò Castello Rizzani, Catania — Pianesi dott. Giuseppe, Macerata — Piazzi cav. avv. Rinaldo, Milano — Piccinelli Pietro, Cocquio S. Andrea — Pino cap. Renato, Trieste — Prolla Cesare, Genova — Protti G. B. Osvaldo, Longarone — Regnani Flavio, Scandiano — Richelmi Angelo Camillo, Bergamo — Rivobella Carlo, Torino — Rocchi prof. dott. Saverio, Roma — Rosetto Giuseppe, Vittorio V. — Rosso Pietro, Cuneo — Sanna Rodolfo, Milano — Serra G. B. Genova — Silva avv. Michele, Milano — Spada ing. Giacomo, Corteleona — Stola Giuseppe, Torino — Storti Dante, Firenze — Stramezzi dott. Paolo, Crema — Stratta Firmino, Castiglione Torinese — Tescari Tullio, Lusiana — Testori Angelo, Brescia — Tizzoni Federico, Cernusco sul Naviglio — Todini Mario, Tivoli — Tolomei Mariano, Monaco Principato — Tommasini cap. Paolo, Cheren — Treves Donato, Torino – Treves dei Bonfili Giorgio, Padova — Uliana Felice, S. Paolo — Valentini dott. Vincenzo, Salvaterra di Casalgrande — Vecchi Fortunato, Domodossola — Vecchio Mario, Milano — Vedani dott. Pietro, Suna — Venturi Giuseppe, Torino — Verga Giovanni, Milano — Viganego Bartolomeo, Genova — Vitali Ugo, Monza — Walty O., Roma — Zancani rag. Eugenio, Buenos Ayres — Zotta C. Dante, Buenos Ayres.

Soci benemeriti.

Alborno Cristiano, Bordighera — Ceruti Italo, Napoli — Dall'Ara Antonio, Milano — Faré Severo, Viggiù — Gorio avv. Giuseppe, Milano — Levi Angelo, Torino — Mascia cav. uff. avv. Pasquale, S. Croce di Magliano, — Mascioni Tullio, Milano. TOTALE N. 1645.

Elenco dei Candidati

e Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Febbraio 1910

SOCI VITALIZI (*)

ABBIATEGRASSO, Magugliani dott. Giuseppe — ARSINA, Di Bagno march. Guido dei Conti Guidi — BAGNI MONTECATINI, Forini Lippi nob. Guido — BERGAMO, Berizzi Antonio, Salaroli Pegurri Pietro; Sottocasa conte Augusto — BERTINORO, Bassetti avv. Piero — BIELLA, Sella ing. Gaudenzio — BOLOGNA, Bernaroli dott. Ugo; Casali Giacobazzi Gilberto; Ugolini Gerolamo — BORGO S. DONNINO, Porta dott. Ennio — BRA, Cravero Antonino — BRESCIA, Da Como avv. Ugo; Migliorati Lorenzo — BRINDISI, Cavalli Giovanni — BUDAPEST, Lenarduzzi Giovanni — BUENOS AYRES, Cobianchi dott. Giuseppe; Del Guzzo ing. Giovanni; Lattes Frias Emilio — CAIRO, Buslacchi Tommaso — CASERTA, Deputazione Provinciale — CETTIGNE, Lerco Roberto — COMO, Veronelli rag. Oreste — CREMONA, Frazzi Arnaldo — CUGGIONO, Cornelli Carlo — FERMO, Camera di Commercio ed Arti — FIRENZE, Cesaroni Venanzi ing. Cesare; Sarri Giuseppe — GENOVA, Canali Camillo; Canali Lionello M.; Grimm Nicolò; Kunkl Silvio; Rocca G. Giovanni — GERENZANO, Clerici march. Paolo Franco — IVREA, Bidasio Imberti Alberto — LESA, Ferrari avv. Iginio — LEYNI, Miglietti Luigi — LUCCA, Orzali Ouildo — MANTOVA, Camera di Commercio ed Arti — MASSERANO, Aimone Rondo Eugenio — MESSICO, Garita ing. Gonzalo; Zavatarelli Louis — MIGLIARINO, Forti Domenico — MILANO, Aletti Angelo; Barbieri rag. Antonio; Frette Lorenzo; Pirinoli rag. Girolamo; Società Anonima Ferrovie Nord; Tosi Aldo; Vaghi Francesco — MIRANDOLA, Castellini Osiride — MOGADISCIO, Taramasso ten. Cesare — MONTE MARENZO, Corazza dott. G. B. — NAPOLI, MAGLIONE ONETO TERESA — NOVARA, Massara rag. Luigi — OCCHIEPPO SUPERIORE, Negri Eugenio — PARMA, Municipio; Neri Enrico; Ugolini dott. Giuseppe; Zanzucchi prof. Pier Paolo — PAVIA, Deputazione Provinciale — RIVAROLO CANAVESE, Baudino Domenico — ROMA, Ceci ing. Pietro — ROVIGO, Morelli ing. Giovanni — SAMPIERDARENA, Naturzio Ettore — SESTO S. GIOVANNI, Tambelli dott. Giuseppe — SPEZIA, Giannoni dott. Francesco — SPILIMBERGO, Ciriani avv. Marco di Marco — TERRANOVA DI SICILIA, De Stefanis Nicola — TERRANOVA BRACCIOLINI, Magherini Graziani Nicolò — TIVOLI, Alker ing. cav. Riccardo — TORINO, Biblioteca Scuola d'Applicazione d'Artiglieria e Genio; Conelli dei Prosperi Carlo Alberto; Garino avv. Arturo; Peyrot Enrico; Roero di Cortanze march. Percy; Rossignoli Felice; Stella Luigi; Tedeschi ing. cav. Massimo; Valletti ing. Ugo — UDINE Municipio; Perusini dott. Giacomo — VENEZIA, Cellini rag. Mario — VIENNA, Koruke dott. Theodor.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

In vendita solamente presso i Negozianti di apparecchi fotografici e accessori.

SATRAP

Carte fotografiche e sviluppatore

Chemische Fabrik auf Aktien (vorm. E. Schering)

Sezione Fotografica ▣ Charlottenburg, Tegeler Weg 28-33

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Barisone Guido, Pattone Andrea, Rossi Giulio.
Acqui. — Vacchino Domenico.
Asti. — Birelli Edoardo, Fassio Ernesto.
Canelli. — Guggi Pietro.
Cassine. — Circolo Popolare.
Castelnuovo Scrivia. — Ferrari dott. Oreste.
Gavi. — Torriglia Lorenzo.
Incisa Balbo. — Percival dott. Arturo.
Lerma. — Odicini Mario.
ANCONA. — Caniz cav. ing. Roberto.
Fabriano. — La Comba Pomier Pietro.
Falconara Marittima. — Caimmi Armando.
Jesi. — Basini Giuseppe.
Montemarciano. — Matteucci Enrico.
Osimo. — Lencippo Fulgente.
Senigallia. — Possenti prof. Giambattista, Silvi prof. Silvio.
AQUILA. — *Alfedena* — Di Laura Frattura Crisante, Marrocco Pietro.
Ocre. — Paolucci Padre Faustino.
Villetta Barrea. — De Sanctis Guido.
AREZZO. — Camoni geom. Antonio, Di Mezzlyate nob. cav. magg. Edoardo, Griseri G. B.
Bibbiena. — Marchetti Alfredo.
Montevarchi. — Municipio, Vasarri Alfredo.
Sansepolcro. — Dragoni Gino, Pacchi Plinio.
Terranuova Bracciolini. — Dori Felice.
ASCOLI PICENO. — Galli Ettore, Mari avv. Benito.
Fermo. — Bartolotta avv. Antonino.
Monterubbiano. — Avetrani dott. Getulio, Mircoli ing. Pio.
Petritoli. — Cordella conte Giuseppe.
AVELLINO. — *San Sossio.* — Palmisano avv. Enrico.
Tufo. — Tucci Vincenzo.
BARI. — Zara ing. Carlo.
Canosa. — Cucchiarola Nicola, Limongelli Stefano.
Trani. — Grieco avv. Antonino.
BELLUNO. — Bocchetti Pietro, Dal Fabbro Luigi, Di Gir nimo Beniamino, Intendenza di Finanza, Peri Guglielmo, Pilotti rag. Sante.
Tai di Cadore. — Vecchi ten. Giuseppe.
BENEVENTO. — STEFANELLI GIUSEPPINA.
Cusano Mutri. — Casella Nicola.
S. Lorenzo Maggiore. — Cinquegrani not. Gioachino, De Libero Lorenzo, Melchiorre avv. Pasquale.
BERGAMO. — Bolognini Pietro, CASTOLDI ENRICA, Colombo Gino, Lomani Gordiano, Mazzoleni Giuseppe, Musitelli avv. Fermo, Nessi Giovanni, OPRANDI GUERINA, Pesenti prof. Pietro, Sesti Edoardo, Società Unione Escursionisti Bergamaschi.
Brembate Sotto. — Gotti Athos.
Calcinate. — Fachinetti Emilio, Fachinetti Lorenzo.
Calolzio. — Giolitto Francesco.
Cisano Bergamasco. — Circolo Ricreativo Cisano Bergamasco.
Comunnuovo. — Cristini Macedonio.
Martinengo. — Società Sportiva « La Martinengo ».
Pontida. — Pansa don Carlo.
S. Gallo. — Luiselli Cristoforo.
Trescorre Balneario. — Agostini Ferdinando, Gazzo Gino, Lorenzi Giovanni, Rossi Andrea, Vanotti Ottimio.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 5 e in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili

CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI

Chiedere il nuovo listino alla Ditta

GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine

Sconto 10% ai soci del T. C. I.

PNEUMATICI

BATES

dell'antica fabbrica W. & A. Bates Ltd. di Leicester

Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

Treviglio. — Battistoni dott. Emiliano.
Zanica. — Lussana Natale.
BOLOGNA. — Alessandretti conte avv. Guido, Bonazzi Ferruccio, Bortolotti Cornelio, Bovoli Giuseppe, Cantoni Paride, Cappellini Mario, Capucci Aldo, Cividali Aldo, Colabella Raffaele, De Lamotte Camillo, Dradi Primo, Evangelisti Romolo, Favali avv. Secondo, Figiotti Michelangelo, Fiorini Francesco, Fogli Aldo, Galli Guido, Grisoni Ettore, Jacobini Carlo, Mascagni Ubaldo, Minarelli Alfonso, Morotti avv. Paolo, Natalini Giuseppe, Ruffo rag. Onorio, Sala Convegno Ufficiali 35 Fanteria, Società « Forti Pedali », Soldati Alfredo, Tagliavini Adolfo, Vaienti Luigi, Zambonelli Giuseppe.
Bagni Porretta. — Lenzi Alfredo, Sabattini Luigi.
Castiglione Pepoli. — Mattei Aldo.
Fontana Elice. — Bianconcini don Gaspare, Lanzoni ing. Alessandro, Nanni don Giuseppe, Pifferi Francesco.
Imola. — Volta Enrico.
Linaro. — Musconi don Gracco.
Marmorta. — Bertuzzi Gustavo.
Medicina. — Riccò agr. Davide.
Monte S. Pietro. — Castelli don Augusto.
Vergato. — Tonelli Giovanni.
BRESCIA. — Carli Leandro, Cazzago nob. Luigi, Circolo Ufficiali Reggimento Cavalleggeri di Aquila (27), Gelmini Guglielmo, Ispettorato del Lavoro, Circolo di Brescia, Rangozzi Giuseppe, Ruelle comm. Carlo, Tonelli Paolino, Zuccoli Battista.
Bagnolo. — Pedroni dott. Stefano.
Carpenedolo. — Bologna Pietro, Bresciani Domenico.
Cedegolo. — Della Vite Alvaro, Marino Ernesto.
Chiari. — Pedrali Enrico, Venturelli Adolfo.
Gambara. — Marcolini Antonio.
Gardone Valtrompia. — Beltrami rag. Simone, Bolmida Ettore Atenasio.
Gussago. — Catterina Pierino.
Inzino. — Poli Giuseppe.
Lonate. — Barovelli don Marcello.
Maderno. — Municipio.
Montichiari. — Tiraboschi Giacomino.
Nigoline. — Martinelli rag. Onorio.
Polpenazze. — Ongaro Antonio.
Sabbio. — Torri Luigi.
Verolanuova. — Municipio.
Villachiara. — Tiraboschi Tullio.
CAGLIARI. — Arangino avv. Vincenzo, LIPPI TESTA GIULIA, Lubreto Salvatore.
Ierzu. — Carboni Giorgio.
CALTANISSETTA. — Mazzone Carlo.
Piazza Armerina. — Indaco ing. Vincenzo.
CAMPOBASSO. — *Ripalimosani.* — Camposenarcone ing. Nicolangelo.
CASERTA. — *S. Maria C. Vetere.* — Marra Michele.
CATANIA. — Castro Vincenzo, Ferraro rag. Giuseppe, Grano Rosario, Marletta Sebastiano, Vacchero Giuseppe.
Giarre. — Patané not. Leonardo.
CATANZARO. — Porta Nino, Rotella Domenico, Spera ing. Ciro.
Cotrone. — Albani Roberto.
Serra S. Bruno. — Circolo Unione.
CHIETI. — Claudi Torquato.
Pescara. — Farina avv. Giovanni.
COMO. — Albonico Angelo, Bianchi Carlo Felice, Bovati Francesco, Carughi Antonio, De Gregori Giuseppe, Lironi Primo, Luraghi Alfredo, Pagnoni Rinaldo, Vincenzi Pietro, Zanotta Giuseppe.
Bizzarone. — Balzaretti Domenico.
Bonacina. — Rivolta Aldo.
Bregano. — Gatti don Silvio.
Brunate. — Ferrero dott. Claudio.
Camerlata. — Ronchetti Battista.
Campione. — Massa dott. Vittorio.
Cantù. — Cavallotti Angelo.
Carate Lario. — Società Unione Sportiva.
Casnate. — Villa Renzo.
Cassano Valcuvia. — Giracca Luigi.
Castello sopra Lecco. — Mazzoleni Giuseppe.
Cellina. — Reggiori Antonio.
Cermenate. — Bianchi Andrea.
Cernobbio. — Brambilla Alfredo.
Colico. — Belli geom. Rodolfo.
Fiumelatte. — Mellera Luigi.
Gavirate. — Vanazzi dott. Severino.
Induno Olona. — Cassani Giovanni.
Lanzo Intelvi. — Brigatti Pompeo.
Lecco. — Oggioni Ernesto, Piccinelli Ugo.
Leggiuno. — Costantini Maurizio, Mascetti Elino.
Mariano Comense. — Bosetti Emilio, CERLIANI ADELE.

Premiato Stabilimento Artistico Industriale
AUGUSTO GEROSA
MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)
INCISIONI — SMALTI — MINIATURE
Oreficerie ed argenterie smaltate
STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI
Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.
Coppe con fregi smaltati
Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Ing. L. TROUBETZKOY & C.
MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO
FARI - FANALI
GENERATORI
Brevettati TROUBETZKOY
SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI
CHIEDERE CATALOGHI

Maslianico. — Butti Pietro.
Menaggio. — Sporting Club, Ricchini Arturo.
Olgiate Comasco. — Baietti Bernardo.
Ponte Chiasso. — Azzoni Arturo.
Ranezio sopra Lecco. — Toletti Pietro.
Ternate Varano. — Arrigoni Rinaldo.
Torno. — Grasselli Giovanni.
Valmadrera. — Bono Luigi.
Varese. — Gadisco prof. Gioachino, Mantegazza Angelo, Pesce geom. Ugo.
COSENZA. — *Paola.* — Cilento Raffaele.
Rogliano. — Giuliani Salvatore.
Rossano. — De Rosis Luigi.
S. Marco Argentano. — Perrotta Pietro.
CREMONA. — Slerca rag. Edoardo.
Acquanegra. — Humli Ottone.
Casalmaggiore. — Benecchi dott. Armando, Piva Virgilio, Società Sportiva Casalese.
Corte dei Cortesi. — Nolli Benedetto.
Crema. — Carabelli Giovanni, Premoli conte Alberto.
Due Miglia. — Ceruti Luigi.
Grumello Cremonese. — Zoni Oreste.
Soncino. — Gastaldi ing. Giovanni.
CUNEO. — Giorgis Giuseppe.
Alba. — Rava Emilio, Ricci cap. Erasmo, Sparatore ten. Gaetano.
Benevagienna. — Sicca Baldassare, Sicca Costanzo.
Boves. — Enrici Antonio.
Cornegliano d'Alba. — Careglio Zaglio, Macocco Bernardino, Torreri geom. Romolo.
Demonte. — Pedevilla Stefano. Romano geom. Roberto, Vaccarino dott. Edoardo.
Dronero. — Abello Pietro, Richard don Giovanni Antonio.
Mondovì. — Baldi Umberto.
Neive. — Boella Giuseppe.
Revello. — Colombo Domenico, Rivoira Giuseppe.
Saluzzo. — Gaveglio Luigi, Ollivero cav. Alessio
Santa Vittoria d'Alba. — Bosio Amilcare.
Savigliano. — Rocca Giovanni.
Sommariva Bosco. — Busso dott. Michele, Gastaldi geom. Bartolomeo.
Tenda. — Durero Francesco, Marro Giovanni.
FERRARA. — Guerri ten. Quinto, Ottavi cav. dott. Arturo.
Bondeno. — Grata Ugo.
Massafiscaglia. — Marchetti Antonio.
FIRENZE. — Balboni Vincenzino, Bartlett E. O., Beni Eugenio, Boni Gaetano, Castelnuovo Giulio, Catini Umberto, Champion Adrien, CONTI ELISA, DOLGOROUKOFF MARIA, Dondoli Carlo, FASULO VIOLETTA Fiano Olderigo, Giuriati Diego, Grazioli Guido, GREGORY LUISE, Guzzoni Giulio, Guzzoni Guido, Lisi Oreste, Mannucci Clemente, Minocchieri Mario, Orsi sott. Giuseppe, Petrioli Ugo, Ramat cap. Silverio, Roscioni Gaetano, Upmeyer Guglielmo, Vannini Carlo.
Candeglia. — Breschi Cesare.
Carmignano. — Vinattieri Emilio.
Fiesole. — Monti Agide.
Londa. — Tarani don Fortunato.
Pistoia. — Graziani Marco, Romeo cap. Vittorio.
Prato. — Billi Alberto, Rossi Amedeo.
S. Piero a Ponti. — Mori Moretto.
Sesto Fiorentino. — Società Sportiva Libertas.
FOGGIA. — Alesi Nicola, Circolo della Caccia, Gaito geom. Vincenzo, Gentile conte Alfonso.
Cerignola. — Pignatari Tommaso.
S. Giovanni Rotondo. — Lauricelli dott. Antonio.
S. Marco in Lamis. — Siam Nicola.
Sansevero. — Navazio avv. Giuseppe, Rosa Gennaro.
FORLI'. — Canali Attilio, Castelli Amleto, Cicognani Renato, Fabbri rag. Mario, Pasqui rag. Arrigo.
Cesena. — Bonelli dott. Angelo, Vesi dott. Giuseppe.
Longiano. — Cantelli Pilade.
Rimini. — Nozzoli Romolo, Rinaldini Quinto.
S. Mauro di Romagna. — Nanni Luigi.
Savignano. — Amaducci dott. Pietro.
GENOVA. — Allavena Giov. Battista, Astraldi Stefano, Benasso Costante, Berrone cav. Ippolito, Bottino rag. Angelo, Calore Cesare, Campanella Francesco, CASTELLI MOERIS LAURA, Cortella Teresio, De Filippi Giov. B. Dellepiane Eugenio Luigi, Di Gennaro Rodolfo, Franzone Francesco, Garbarino Enrico, Gastaldi Agostino, Gatti rag. Re-

D.R G. LANGBEIN & C.O MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)

Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la

Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura

MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ECC.

Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essiccamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5.000.000 versato L. 2.000.000

Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1908 L. 15.067.969,96

RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITA' CIVILE

La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Società Anonima — Capitale L. 105.000.000 interamente versato

Fondo di riserva ordinario L. 21.000.000 — Fondo di riserva straordinario L. 14.000.000

Sede Centrale: MILANO — ALESSANDRIA - BARI - BERGAMO - BIELLA BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO-ARSIZIO CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA LIVORNO - LUCCA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA ROMA - SALUZZO - SAVONA - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA

Rappresentanze a TUNISI, presso Banque Commerciale Tunisienne

BRASILE, presso Banco Commerciale Italo-Brasiliano

nato, Ghiaro Carlo, Klaingusti Silvio, Melchioni Mario, Moretti Antonio, Moscato Vittorio, Pedemonte Angelo, Pesenti Angelo, Pinasco Luigi, Pisano Giovanni, Pisano Guglielmo, Podestà Angelo, Ravano Cesare Felice, RAVOSI ROSMUNDA, Repetto Vittorio, SCANDOLA ved. COSTA GIUSEPPINA, Speroni rag. Giovanni, Tovella Lorenzo, Trombetta Carlo, Unida Attilio.

Bogliasco. — ArvatiGiuseppe, Risso not. Girolamo.

Chiavari. — Gagliardo Davide, Garibaldi Giacomo, Spinetto Stefano.

Cornigliano Ligure. — Delmonte Francesco, Zanoncelli avv. Piero.

Dego. — Chiesa Alessandro, Ferrari Leandro.

Noli. — Pettene Rodolfo.

Pontedecimo. — Boccardo Raffaele, Parodi Luigi.

Rapallo. — Comba ing. Emilio.

Rivarolo Ligure. — Canepa Pietro.

Sampierdarena. — Bianchi Alfredo.

Savona. — Agnino Giuseppe, Coltellacci Giuseppe, Crettini Carlo, Figoni Giuseppe, Lamberti Michele, Lanza Antonio, Negro Amedeo, Ruggeri Ulisse Olinto. Scotti cav. uff. avv. Domenico.

Sestri Levante. — Olivieri Angelo.

Sori. — Stagno Lazzaro.

Spezia. — Gallina dott. Socrate, Porrà rag. geom. cav. Augusto.

GIRGENTI. — Bonami ten. Piero, Gagliano Candela cap. Baldassare.

Sciacca. — La Marca Luigi.

GROSSETO. — Damiani Achille, Delitala ing. Ignazio, Mannoni Ubaldo, Marraccini Giovanni, Martini Martino, Pacinotti Giulio, Puccioni Paolo.

Alberese. — Consumi Gaetano.

Capalbio. — Gavelli Agostino.

Gerfalco. — Vecchioni Fabio.

Massa Marittima. — Badii Mazzini, Biagioli Catullo, Billi Alessandro, Billi Ugo, Bortolani ing. Gaetano, Fabbri Fidelfo, Ferrari Agostino.

LECCE. — *Galatina.* — Tundo Piero.

Gallipoli. — De Marini Sebastiano, Fontana Giovanni, Santalucia Domenico.

Latiano. — D'Ippolito dott. Donato, Nacci don Carmelo.

Manduria. — Demarco avv. Nicola.

Ruffano. — Ferrari Gino.

LIVORNO. — Ascoli dott. Gustavo, Lilla dott. Paolo, Liscia dott. Adolfo, Paoletti Angelo, Pisani Carlo Amedeo.

LUCCA. — Cardinali Raffaello, Lazzareschi dott. Eugenio, Nardini Antonio, Vigliani comm. dott. Giacomo.

Bagni di Lucca. — Chembin Guglielmo, Stefani Leonardo.

Bagni Montecatini, — Gabbrielli Silvio.

Viareggio. — Dalle Luche Romolo.

MACERATA. — Cossa Mario, Janni Marcello, Montefalcone Galliano.

Camerino. — Romani conte Romano.

Pollenza. — Apolloni dott. Cesare, Gagliardi Emidio, Trivellini don Alfredo.

Tolentino. — Regini Padre Nicola.

MANTOVA. — Aldovrandi Mario, Coppi Antonio, Delmotte ing. Giuseppe, Galliano Mario, Gozzi Umberto.

Acquanegra sul Chiese. — Verpa ing. Attilio.

Goito. — Azzini Arrigo, Faccioli Luigi, Ferri Ferdinando, Franchi Cesare, Gerola Carlo, Quiri Maceo, Raimondi Gaetano, Rapuzzi Gaddo, Rinaldi Giacomo, Scardeoni Cesare, Scardeoni Isaia.

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

"LA LUMINOSA"
REGINA DELLE LASTRE FOTOGRAFICHE!
SERRAVALLE SCRIVIA

Le Lastre SCHLEUSSNER
le più raccomandabili per paesaggi e lo sport
Listino a richiesta.
Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.

La "TRIUMPH,, è la bicicletta che procura la maggiore soddisfazione ed il maggiore diletto nelle gite turistiche a cui attira la buona stagione, tanto è perfettamente esatta e meccanicamente studiata.

Dalla eleganza, dalla scorrevolezza, dalla praticità e robustezza emerge la genialità del disegnatore, l'accuratezza della lavorazione scrupolosamente rivolta tanto nelle parti essenziali, come nei più minuti dettagli. — Basta osservare una bicicletta "TRIUMPH,, per persuadersi che la sua lavorazione accurata è affidata esclusivamente ad esperti meccanici e da ciò ne deriva l'indiscutibile superiorità sulle altre marche, la cui lavorazione, per motivi economici, è affidata alle donne.

Sui MOTOCICLI "TRIUMPH,, con e senza debrayage, ogni elogio sarebbe superfluo, poichè ovunque apprezzati come i migliori esistenti in commercio.

Chiedere Catalogo che si spedisce gratis e franco di posta dalla

The Triumph Cycle Co. Ltd. - Coventry (England)

oppure da qualsiasi dei nostri Rappresentanti qui sotto elencati.

MILANO - Palmiro Zignone succ. Attilio Beretta, Corso Porta Romana, 65.
ANCONA - Marchetti & Co.
BERGAMO - Paolo Brignoli, Via Paleocapa, 1.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Corso Garibaldi, 11,
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
LIVORNO - G. Gambini, Piazza Carlo Alberto, Via Giovannetti.
LODI - Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
NOVARA - Carlo Baragioli, Via Carlo Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Borgo Leon d'Oro, 10
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage.
PESCARA - D'Aurelio Melfino.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 14.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 9.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.

TRIUMPH

Marcaria. — Caccia Francesco.
Villa Poma. — Arvati Oreste.

MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Gasparrini dott. Elvidio, Sani Luigi.
Pontremoli. — Giumelli Arnaldo.

MESSINA. — Aliotta Florio Luigi, Costarelli Edoardo, Costarelli Riccardo, Di Camillo Domenico, Quartarone Giuseppe, Sebastiani Alfredo, Toscano Bizzoff Vladimiro.
Barcellona di Sicilia. — Longo avv. Gaspare.
Brolo. — Germanà Antonino fu A., Germanà Antonino fu Giuseppe, Germanà Ernesto, Germanà dott. Francesco.
Lipari. — Bolla ten. Giovanni, Famularo Giuseppe, Fiorentino Antonino, Lambrosa Bartolo, Natoli Vittorio, Restuccia Mariano, Rizzo prof. Giuseppe, Taranto Antonino.
Mistretta. — Luparelli Gaetano.
S. Piero Patti. — Gugliuzzo rag. Giuseppe.

MILANO. — Accenti Umberto, Alemani avv. G. B., APPENDIN ITALIA, Arcellazzi Erminio, Arduini Felice, Bacchiega Omero, Bani Nello, Barberis prof. Agostino, Barilli Adolfo, Baroli Enrico, Bernasconi ing. Enrico, Bertoni Giulio, Bianchi Cesare, Biella Vittorio, Borghi Attilio, Boricli Egidio, Bosisio Renzo, Bottigelli Gino, Bovera Alfonso, Brambilla Franco, Brambilla Giuseppe, Braschi Bruno, Broggia Luigi, Brunetti Paolo, Canosetti ing. Cosimo, Capella Enrico, Carmine Giovanni, Castoldi Pietro, Cavalleri Leo, Circolo « Insci per Rid », Coda Luigi, Colombo Luigi, Corsi ing. Roberto, Corti Tito, Curioni Luigi, Curli Angelo, Dameno Gaetano, DE ASARTA contessina CARLOTTA, DE PAOLI ANNITA, Ditta G. Tirapelli e Quaranta, Erba Ambrosio, Farinacci Gino, FERRARI ANANIA. Ferrari Ettore, Fontana Giuseppino, Gabardini Sandro, Gabbianelli Emilio, Gasparini Antonio, Gianolio Carlo, Giavazzi Mario, Gilardoni dott. Arturo, Giubileo Umberto, Grilli Dante, Guzzeloni Eugenio, Ispettorato del Lavoro, Circolo di Milano, Lambruschi Gino, Levi Ettore, Lucchini Virgilio, Marinoni Emilio, Marmieri Umberto, Maurer Georg, Mazzolini Oreste, Mellini ing. Enrico, Minoletti Angelo, Montanari Emilio, Nava Leonardo, Nettori Carlo, Novelli dott. don Angelo, Orlandi Giuseppe, Ottolenghi Giulio, Paganetto Andrea, Pavesi Giuseppe, Perelli Ercolini Giovanni, Polli Giuseppe, Polloni Pietro, Ponti Luigi, Pontiggia Gustavo, Rainoldi Piero, Re Carlo, Reyl Alberto, Ricciardi Pollini Mainardo, Roggiani Angelo, Sacchi ing. Carlo, Saibene Carlo, Salici Roberto, Savino Vittorio, Snider rag. Alberto, Società Ciclistica Unione Pedale Milanese, Spada Onorato, Tacchinardi Cesare, Tarenzi Arturo, Torlaschi Giovanni, Tragni Beniamino, Vanni Carlo, Verga Luigi, Villa rag. Gerolamo, Zanibelli Giuseppe, Zapparoli Giuseppe, Zerbola Alessandro, Zibetti Ottorino.
Albairate. — Unione Ciclistica Albairatese.
Busto Arsizio. — Comerio Melchiorre.
Castelnuovo. — Pinto Antonio.
Concorrezzo. — Spinelli Luigi.
Corsico. — Andreoni Oreste.
Desio. — Malberti Massimo, Turati Giuseppe, Viganò Giulio.
Gallarate. — Brunuez Giacomo, Ferrario Andrea, Pizzoli rag. Ercole, Vestri Varo.
Greco Milanese. — Frà Francesco.
Legnano. — Ciapparelli Angelo.
Melzo. — Capella Achille.
Monza. — Bianchi Giosuè Rino, Bonalumi G. B., Capra Giovanni, Meregalli Cesare, Sianesi Guido.
Ozzero. — Civardi Domenico.
Pieve Fissiraga. — Pacchiarini Domenico, Pecci Achille.
Precotto. — Nova Giovanni.
S. Giorgio. — Società Ciclistica « S. Giorgio ».
S. Lorenzo. — Leoni Piero.
S. Pietro Seveso. — Magni Giuseppe.
Saronno. — Campi Giacomo, Friedmann Erich, Werust Walter.
Segrate. — Spinelli Clemente.
Seregno. — Abbiati Riccardo, Cazzaniga Mauro.
Sesto Calende. — Bianchi Carlo.
Sesto S. Giovanni. — Scotti Carlo.
Vittuone. — Malacrida Emilio.

MODENA. — Amici Arturo, Caffi Giovanni, Carbonieri dott. Francesco, Ferrari Augusto, Franchi

LA MOTOSACOCHE
LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
IMPORTANTI MODIFICAZIONI · CATALOGHI GRATIS
SOCIETÀ MECCANICA ITALO GINEVRINA · Via Freyus 26 TORINO

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Premiato Stabilimento Artistico
UNIONE ZINCOGRAFI
Via Spontini, 5 - MILANO
Telefoni 71-08 • 21-81
FORNITORI DEL T.C.I., DELLO STATO
E DELLE PRIMARIE CASE EDITRICI
RAPPRESENTANZE: TORINO - GENOVA - FIRENZE
MODENA - COSTANTINOPOLI

Giuseppe, Gianelli Alfonso, NEVIANI ROSINA, Vaccari Dario.
Maranello. — Bergonzini Remigio, Rinaldi Vincenzo, Varini Stefano.
Mirandola. — Luppi Vitruvio, Salvioli Renzo, Vincenzi geom. Araldo, Zanoli avv. Gino.
Vignola. — Agnini rag. Corrado, Bondioli Luigi.
NAPOLI. — Alzati prof. Eugenio, Ascarelli Alfredo, Attanasio avv. Abramo, Bellotti Giuseppe, Campanella ing. Giuseppe, Cauto dott. Bruno, Chistoni prof. Ciro, Costa ing. Gaetano, De Meo ing. Pietro, De Donato Carlo, Egloff Emilio, Frost George A., Gruyer Charles, Hôtel de l'Univers, Kindt dott. Gino, Loeliger F. F., Materi avv. Vittorio, Melocchi Vincenzo, Pacifico rag. Giuseppe, Percuoco Francesco, Scaramella Michele, Sonnino Giulio, Sperry Thomas A., Squinobal Armando, SULZER BERTA, Tironi rag. Augusto, Tortora Brayda bar. avv. Nicola, Travelli Charles, Visetti Carlo.
Ischia. — Mazzella Raffaele.
Portici. — Miele rag. Francesco, Seniscalchi dott. Alfredo.
Pozzuoli. — Pagliuca ing. Alfredo.
Procida. — Carissimi dott. Cesare.
S. Giovanni a Teduccio. — Savino Giovanni.
Sant' Agnello. — Sterio rag. Antonino Achille.
NOVARA. — R. Convitto Nazionale « C. Alberto », Corbellini Pietro, Ferrandi Attilio, Malaspina march. avv. Tomaso, Ramagni Federico, Ravera ing. prof. Giuseppe.
Arboro. — Savio geom. Opinto.
Arona. — Dell'Acqua don Carlo, Pedrinella Santino.
Belgirate. — Beverina dott. A. Raimondo,
Biandrate. — Quaroni Umberto.
Cannero. — Carcupino Alberto.
Casalino. — LEONARDI DI CASALINO contessa CARLOTTA.
Crevacuore. — Botto Pietro.
Crusinallo. — Capra Giovanni, Lippolis Samuele, Manini geom. Angelo.
Domodossola. — Cerutti Giovanni, Sensi Teofilo.
Galliate. — Bertolone Angelo, Bramani Umberto.
Gravellona Toce. — Bedoni Giuseppe, Rolla Augusto.
Intra. — Francioli Nino.
Oleggio. — Mainelli Carlo.
Omegna. — Viola Gaudenzio.
Pallanza. — Girio avv. Alessandro.
Piedimulera. — Griggi Carlo.
Pogno. — Crolla Francesco.
Sagliano Micca. — Zorio Achille.
Valduggia. — Benedetti Giov. B., Cassinotti Carlo.
Vanzone d'Ossola. — Rousseau Luigi.
Vercelli. — Artioli Giuseppe, Bodo avv. Arturo, Bonatto Revello Secondo, Bramante geom. Luigi, Ferrero Eusebio, Mossotti Ettore, Neri rag. Giuseppe, Soave Giuseppe, Varalda Carlo.
PADOVA. — Caneva Enrico, Corradini Fausto, Destro Gaetano, Foscarini Ezio, Modin Silio, Pascucci ten. Raffaele, Rovatti Attilio, Selvelli ing. Cesare, Silvestrini rag. Arturo, Zanella Francesco.
Albignasego. — Cima Adelchi.
Anguillara. — Simon Angelo Gino.
Battaglia. — Bormioli Cesare.
Cittadella. — Fabris Pasquale, Furlani Ernesto, Redoani Davide.
Lion. — Pegoraro Gianni.
Montagnana. — Pedrazzoli Gioacchino.
Noventa Padovana. — Magrini avv. Settimio.
Tribano. — Talpo Roberto.
PALERMO. — Giummo Pasquale, Rispoli Roberto, Sarrò Antonino.
Caltavuturo. — Cipolla avv. Antonino, Frosina dott. Antonio.
PARMA. — Bocchi geom. Achille, Cavatorta dott. Ernesto, Chiappi ten. Mazzini, Gallinari dott. Umberto, Hotz Cesare, Muretti Lelio, Sacchi dott. Cinzio.
Borgotaro. — Corsi Francesco.
Busseto. — Unione Sportiva « G. Verdi ».
S. Lazzaro. — Molinari Vittorio.
Sissa. — Rossi Carlo.
PAVIA. — Acconci prof. Gino, Rossi Luigi, Sacchi dott. Antonio.
Carbonara al Ticino. — Livraga dott. Luigi.
Casorate Primo. — Colzani don Ambrogio.
Castelnovetto. — Zorzoli Emilio.
Mede. — Alberici Carlo, Allegri Giuseppe, Perucca Camillo.
Mendonico. — Citterio Giuseppe.
Pizzale. — Ortelli Cinzio.
Rea Po. — Baggini Ernesto.
Stradella. — Mazza Pier Luigi, Riccardi Antonio.

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i q ali c lmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

OFFICINE MILLER

COSTRUZIONI AREONAUTICHE

TORINO - Via Legnano, 9

Telefoni: 30-88 e 36-68

ESECUZIONE DI QUALSIASI MACCHINA PER VOLARE DIETRO SEMPLICE SCHIZZO

AEROPLANI — ORTOTTERI — ELICOTTERI DIRIGIBILI

ESECUZIONE DI PROGETTI

MOTORI EXTRALEGGERI PER AERONAUTICA BREV. "MILLER,, 35-45, 60 70, 90-100 HP.

REGOLATORI AUTOMATICI DI EQUILIBRIO PER MACCHINE VOLANTI BREV. Ing. MILLER

MONOPLANO "MILLER,, m² 22 - m. 7×7 CON MOTORE "MILLER,, 35-40 HP., PESO Kg. 250 IN ORDINE DI MARCIA, COMPLETO L. 12500

Voghera. — Villani Valerio.
PERUGIA. — Carisio sottot. Renzo, Falzacappa sottot. Attilio, Silvestrini Tullio.
Città della Pieve. — Guidarelli Giuseppe, Tassini Gino.
Foligno. — Camera di Commercio ed Arti dell'Umbria, Cilleni Nepis conte Arnaldo.
Monteleone d'Orvieto. — Giovannuzzi Luigi, Graziani geom. Pio.
Norcia. — Bucci prof. Giovanni.
Parrano. — Pagliochini Catone.
Piegaro. — Belardi Florido, Galli dott. Pasquale.
Ponte Valleceppi. — Veloce Club Tiberino.
Rieti. — Nobili Alessandro.
Terni. — Bosco Felice.
Todi. — Mancini Antonio.
Umbertide. — Cavalletti don Emanuele.
PIACENZA. — Gibertini cap. Pellegrino, Guerri Giov. B., Kress Leo, Maggiore Leonardo, Molinari Carlo.
PISA. — Tagliacozzo Amedeo.
Badia. — Logli Giulio.
Cascina. — Bianchi prof. Aurelio, Cei ing. Giuseppe.
Navacchio. — Manetti Carlo, Unione Sportiva Forti e Liberi.
Santa Croce. — Guidi Giovanni.
PORTO MAURIZIO. — Gravina sottot. Gaetano, Mossi ing. Tullio.
Apricale. — Nobbio Giov. B.
Bordighera. — Pogliani Luigi, Sivocci Alfredo.
Dolceacqua. — Gardel Giov. B., Mauro Giuseppe.
Oneglia. — Gibelli Valentino, Solari Giovanni.
Ospedaletti Ligure. — Rambaldi Giacomo.
San Remo. — Bianciardi Quirino, Borea Emanuele, Carbonetto Giuseppe, Maccario Giuseppe, MEXBOROUCH contessa SYLVIA, Morosetti Alfredo, Panizzi Domenico, Rambaldi Dario, Talice Enrico.
POTENZA. — *Atella.* — Bertoglio Alfredo, Bertoglio Luigi, Bonanni Pasquale, Cupolo Vincenzo.
Montalbano Ionico. — Cione Vincenzo.
Pescopagano. — Scioscia dott. Giovanangelo.
Rionero in Vulture. — Rago Annibale, Spizzichino Tiberio.
RAVENNA. — Labrano cap. Carlo, Ranieri Luigi, Stranieri dott. Salvatore.
Alfonsine. — Mirri Antonio.
Casola Valsenio. — Girelli Luigi.
Castelbolognese. — Brunetti Enzo.
Conselice. — Verlicchi Antonio.
Filetto. — Brocchi Emilio.
Fusignano. — Allegri dott. Antonio, Francesconi rag. Carlo, Loli Michele.
Lugo. — Campagna cav. cap. Giovanni.
Roncalceci. — Dradi Tino.
S. Zaccaria. — Senzi dott. Gastone.
REGGIO EMILIA. — Bedogni Giuseppe, Bergomi Raffaele, Moggi Ettore, Notari Alberto, Reverberi Alberto, Vampa Aldo.
Bibbiano. — Della Salda Benedetto.
Campegine. — Cocconi Carlo.
Gattatico. — Soncini Pietro, Tragni Antonio.
Guastalla. — Brucoli Nicola.
Montecchio. — Cabassi Desiderio.
Quattro Castella. — Zanoni Luigi.
Salvaterra di Casalgrande. — Valentini dott. Vincenzo.
S. Ilario d'Enza. — Davoli Antonio.
Scandiano. — Busani Eriberto.
Villa Ospizio. — Lari Luigi.
ROMA. — Alessi Calapai cav. Francesco, Angeli Bufalini geom. Ugo, Annoni Mario, Barbi march. Luigi, Bardi dott. Giovanni, BARIATINSKI Prince Ivan, Bitetti Olindo, Bracci Devoti cav. uff. Costantino, Casciani cav. Dante, Cencelli conte Fernando, Censi Buffarini Vincenzo, Consolo Massimo, De Rosa ten. Carlo, Falaschi Umberto, Fedele Giuseppe, FIORELLI MARIA, Gencarelli Adolfo, Ghislanzoni Aristide, Giammarino commen. Francesco, Giorgi Ortensio, Giorgioli ing. Nicola, Gueme Costanzo, Hilcken Ferragni Gustavo, Lazzari arch. Annibale, Leoncavallo ten. Oreste, Liberati Liberato, Lo Re rag. Franco, Magliano Sebastiano, Marotti Luigi, Mercurio avv. Arturo, Merli Guglielmo, Michelesi cap. Renato, Natoni Edmondo, Padroni Filippo, Padula Francesco, Paroni Alfredo, Pascucci Augusto, Pasquali Ugo, Porena prof. Manfredi, Rusconi Alfonso, Serafini Pietro, di STOLBERG contessa ANNA, Tadiello Arturo, Tassini cav. Tito, Tedeschi Giuseppe, Tempesti Tullio, Tenenti

non dovete

(a meno di voler far un torto a voi stessi) acquistare una Bicicletta, senza prima aver osservata una **"GRITZNER"** *di ultimissimo modello 1910. — Supera di gran lunga tutto quanto è stato sin qui prodotto nell'industria ciclistica.*

Esaminare specialmente la particolarità dei nuovi manubri e freni. Le biciclette **"GRITZNER"** (pneus "Dunlop") sono costruite non soltanto per chi adopera la bicicletta per puro diletto, ma anche, e specialmente, per coloro che della bicicletta se ne servono tutti i giorni per pratica utilità su strade o sentieri di campagna.

Materiali ottimi. — Lavorazione perfettissima.
Grande scorrevolezza ed eleganza.

35 anni di esercizio — ***Agenzie in tutta Italia***

Chiedere splendidi cataloghi illustrati alla Ditta

ENRICO FLAIG - Via Moscova, 15 - MILANO

Mario, Tufani Eugenio, Torti Valentino, Toselli Giuseppe, Veraudo Camillo.
Allumiere. — Viezzer Carlo.
Bolsena. — Guidotti avv. Nicola.
Boville Ernica. — Picarazzi Rocco.
Civitalavinia. — Giuliani Jesù.
Civitavecchia. — Angiolini cap. Alberto, Chialastri Luigi, Chiocchio Mariano, Grimaldi rag. Pio, Mathis cap. Carlo, Santoni Renato, Tortello ing. Pietro.
Subiaco. — Pellegrini ing. Attilio Enrico.
Tivoli. — Bulgarini cav. Felice, Buttaroni ing. Giov. B., Villa Enrico.
Velletri. — Sgura Leonardo.
ROVIGO. — *Crespino.* — Padoan Arturo.
Ficarolo. — Dolansky ing. Alessio.
SALERNO. — *Nocera Superiore.* — Villani Agnello.
Torchiara. — Giliberti Liborio.
SASSARI. — Dau Stefano, Luridiana Sebastiano, Municipio, Sala Convegno Ufficiali 45 Fanteria, Tola Paolo.
Codrongianus. — Perona Achille
Nuoro. — Merlini Pasquale.
Siena. — Bucci Umberto.
Buonconvento. — Marri Mignanelli cav. uff. Lattanzio.
Chianciano. — Conti Gino.
Chiusi. — Mori Bruno.
Grotti. — Ballati Nerli march. Mario.
Poggibonsi. — Papini Guido.
Rapolano. — Valli Vincenzo.
Sinalunga. — Marignani avv. Ezio.
Staggia Senese. — Migliorini Augusto.
SIRACUSA. — Ardizzone avv. Salvatore, Statella conte Enrico.
SONDRIO. — *Chiavenna.* — Carniglia Giuseppe, Cassotta rag. Gaetano, Pandini Coclite.
Morbegno. — Ciapponi Carletto, Del Barba Giovanni, Schiantarelli Lino.
Pineta di Sortenna. — Ganelli Romeo.
Sondalo. — Ranieri dott. Carlo.
Teglio. — Vidili Antonio.
TERAMO — Ferrajoli Giustino, Società di Tiro a Segno.
Castelli. — CONCEZIO ROSA.
Colonnella. — Volpi Primo Bruno.
Farindola. — Gentile Paolo.
Isola del Gran Sasso. — Recchia Achille.
Torricella Sicura. — Censoni dott. Giustino.
TORINO. — Albril Giovanni, Bachi rag. Umberto, Bajnotti Tancredi, Bassi dott. Vincenzo, Bay dott. Oreste, Bellardi Bernardo, Belletti Mario, Bernè Enrico, Bertola Francesco, Biancheri Luigi, Biancotti Filippo, Binelli Remo, Borelli Luigi, BOTTERI AMALIA, Calosso Efisio, Capello Enrico, Cattaneo Attilio, Cattelino Antonio, Cerboni Stanislao, Chiaperotti Giovanni, Chiari Giacomo, Chiariglione Pietro, Chiaves Giovanni, Christillin prof. dott. Beniamino, Claretta bar. Amedeo, Colombo Federico, Core Carlo, Corte Francesco, De Bernardi Socrate, Delpiano Gustavo, Delpiano Oreste, De Maria Carlo, Dondero Luigi, Elia G. Alessandro, Faletti Mario, Fassiano Giuseppe, Fegan Josè Jorge, Ferrara Giacomo, Filippi Paolo, Florio geom. Alfredo, Folco avv. Valerio, Gallea Giuseppe, Garau Fedele, Gavirati Giuseppe, Germano Erminio, Giordanino Davide, Giordano Francesco, Giordano Luigi, Golzio Alfredo, Grossi Silvio, Grosso dott. Gabriele, Guerello Ivaldo, Guglielmino Umberto, Gussoni prof. arch. Gottardo, Jachia Felice, Jachia Giuseppe, Lajolo Ettore, Lanza Luigi, Leone geom. Giovanni, Macchia Ugo, Marcellino Stefano, Mazza Lorenzo, MIGLIAU rag. ROSINA, Milano Alberto, Miroglio Giuseppe, Mondinari Giuseppe, Mondino avv. Mario, Monferini ing. Amedeo, Montalenti Gerolamo, Moreno Federico, Nicola Francesco, Olliveri Giulio, Opezzo Giuseppe, Oppo Francesco, Pagliero Bartolomeo, Paracchi Ferrucci, Pereno Maggiorino, Perino Cesare, Pezzana Giacinto, Pignatta rag. Giuseppe, Pollone Attilio, Prandi Mario, Prato Lorenzo Silvio, Reineri Ranieri, Riccardi Giuseppe, Riccio Giacomo, Rizzo Giuseppe, Rossi Angelo, Rossi avv. Ottavio, Rosso Gabriele, Saracco Giovanni, Sartirana dott. Teresio, Schwander Adolfo, Serra Oreste, Taraglio avv. Luigi, Terzuolo Francesco, Tomatis Geom. Giovanni, Torreri Ettore, Trucchetti ten. Carlo Umberto, Tului avv. Giulio, Valabrega Enrico, Valdata Achille, Venturi Domenico, Vighetti Pierino, Vi-

APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO

FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

Via A. Manzoni, 31 - MILANO

MACCHINE e UTENSILI

per la meccanica di Precisione e di Costruzione e la Fonderia, per Costruttore in ferro, per Elettricista, Gasista, Idraulico, Lattoniere, Fabbrica scatole di latta, per Falegnameria, Carpenteria Segheria, ecc., ecc.

Utensili Reishauer

LANCIA

1910 VETTURE LEGGERE 1910

con UN SOLO MOTORE di 20-30 HP.

Quattro diversi modelli di chassis:

Tipo corsa leggero, velocissimo, per due e tre posti.
Tipo ordinario da grande turismo.
Tipo allungato per vettura da città.
Tipo ordinario con guida inclinata per Torpedo-Body.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

Via Petrarca, 31 - TORINO - Telefono 27-75

Telegrafo: "Lanciauto - Torino„

gnali Alessandro, Vinassi Salvatore, Votta Andrea, Zaenger Henry, Zambrini Renato, Zuccarelli Carlo.
Alpignano. — Bienca Emilio.
Aosta. — Frassy César.
Avigliana. — Alloatti not. avv. Edoardo, Leschiera dott. Francesco, Nasi Giovanni.
Beinasco. — Giacobini Pietro.
Bricherasio. — Buzzi Anton Virgilio.
Bussoleno. — Ferro Francesco.
Cambiano. — Rapelli Battista.
Champoluc. — Ramella Antonio.
Cirié. — Ghirardi Vittorio.
Coazze. — Fresia Giorgio.
Cogne. — CARREL ANSELMINA.
Druent. — Regaldo Ciriaco.
Lucento. — Piovano Giovanni.
Mazzé. — Delgrosso dott. Severino.
Moncenisio. — Frezza Aristide, Mazzara Franco, Merlo Alberto, Mombello Pietro, Ormea Giacomo.
Morgex. — REMONDEZ ADELINA.
Nole Canavese. — Eva Costanzo.
Polpresa. — Guglielmino Domenico.
Rocca Canavese. — Vinardi avv. Giorgio.
S. Benigno Canavese. — Besenval Costante.
S. Mauro Torinese. — Periale Michele.
Settimo Rottaro. — Rista Giovanni.
Susa. — Alasia Domenico.
Venaria Reale. — Grosso Luigi.
Vigone. — Badino Lorenzo.
TRAPANI. — Cannavina Leopoldo, Licata dott. Andrea.
TREVISO. — Fanton Icilio, Marchesini Mario.
Cessalto. — Storti Pietro.
Conegliano. — Battistel rag. Agostino, Boeche dott. Dante, Floreten. Berardo, Galata Rizzardini Cesare, Marchesini Antonio, Stefan Aldo, Trucchi sott. Luigi.
Montebelluna. — Bergamo Guido.
Pieve di Soligo. — Schiratti Giov. B.
Salgareda. — Ghirardi Attilio.
S. Artemio. — Dolfato Antonio.
Vittorio. — Zanon Augusto.
UDINE. — Anesi Aldo, Bongiovanni ing. Giuseppe, Caldana Domenico, D'Orlando geom. Giovanni, Fiorelli ing. Iacopo.
Faedis. — Faidutti Eugenio, Tomat Luigi, Zani Adolfo.
Latisana. — Lucco Dante.
Maiano. — Cantoni dott. prof. Arminio.
Mortegliano. — Bigaro Vittorio, Pugnetti Egiziano.
Nogaredo. — Mattiussi Luigi.
Paluzza. — Fuso don Giovanni.
Spilimbergo. — Cossettini Luigi, Del Pin Arduino, Di Caporiacco conte dott. Attilio.
Tarcento. — Zanini Giov. B.
Tramonti di Sopra. — Crozzoli Michele.
VENEZIA. — Baldi Gino, De Carli Pietro, Di Pietro Tomaso, Fesser Pietro, Labia conte Gian Carlo, Lucerna Antonio, Piccardi Giovanni, Scaramuzza geom. Silvio, Scarpa Federico, Vio Ernesto. Zambon Emilio.
Mestre. — Bortolato dott. Tito.
Mira. — Asperti Gian Ottavio.
Mirano. — Pezzoni Francesco.
VERONA. — Galli Alessandro, Mutinelli Ettore, Spigo Gustavo, Sterzi Vitale.
Cerea. — Grigolli Giov. B.
Monteforte d'Alpone. — Chiappini Silvio.
Tomba Extra. — Smerzi Giuseppe.
VICENZA. — Bertebello Giovanni, Bertoli Pietro Umberto, Canova Antonio, Da Schio Almerico, Gasparini Gaspare, Meneghetti Giov. B.
Bassano. — Fontana Giustiniano.
Bressanvido. — Chiomenti Achille.
Montecchio Maggiore. — Ceccato Antonio, Serra dott. Giulio.
Rocchetta. — Miazzon Attilio.
Santorso. — Facci Giovanni.
Schio. — Zanella Ulisse.
Thiene. — Nicoletti Luigi.
COLONIA ERITREA. — *Asmara.* — De Angeli Ernesto, De Santis Otello, Fidati Rinaldo, Rinaldi Francesco, Tazzari Elenterio.
Ghinda. — Brocchini Ernesto, Solia Nicola.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Biasioni Archimede, Davanzo Arduino, De Polo Antonio, Selitsch Francesco, Zanier Arrigo.
Fiumicello. — Pontel Giacomo.
Gorizia. — Obizzi march. Silvio.
TRENTINO. — *Matarello.* — Condini Ezio, Depaoli Giuseppe.
Riva. — De Campi a Montesanto nob. Luigi, Maroni Italo.
Fiume. — Cilenti Giovanni, Coi Candido, DEMARMELS ELVEZIA, Raactich Giorgio, Schneider R.
Praga. — Muller prof. Oscarre.
Sebenico. — Bartoli ing. Gioachino.

Francia.

Nizza Marittima. — Ceseri Guido, Dinel Jules.
Parigi. — Eeckhont Emile Pierre.
Rouen. — Quesney Marcel.

Germania.

Hannover. — Beghi Nestore.

Grecia.

Atene. — Battino Mino, Manfredi ing. cav. Manfredo.

Inghilterra

Attlebaro. — Russell George W.
Londra W. — Canziani cav. ing. Enrico.

Montenegro.

Antivari. — Mascalzoni Ugo, Pasi ing. Vincenzo.

Russia.

S. Petersburg. — POLLITZ DOROTHEA.

Spagna.

Barcelona. — Cazal Alfredo.

Svizzera.

CANTON DI VAUD. — *Vevey.* — Howard J. P.
CANTON TICINO. — *Bellinzona.* — Calanca Guido, Riva Remo.
Chiasso. — Biotti Arturo.
Lugano. — Pochetti Giovanni.
Stabio. — Pellegrini Carlo.
Tenero. — Rimoldi Rinaldo.

Turchia.

Costantinopoli. — Pandermaly Stiliano.
Salonicco. — Bianchi Vittorio.

AFRICA.

Cairo. — Odylli Sivade.
Mombasa. — Zanetti Carlo.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Asti California. — Jadeau Charles, Pioli Vittorio, Pomatto Francesco, Prati Enrico, Zanon Giorgio.
Boston. — Mei Sante.
New York. — Barbarino Giuseppe, Dunlap Russell George, Gandolfi Luigi.
Ogden. — Scoweroft Joseph.
S. Francisco. — Dimond Edwin Rodolph, John Martin.
Winnipeg. — Enderton Charles H.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Buenos Ayres. — Bianchi Alessandro, Camartino Luigi, De Cillis

CICLI
RALEIGH
DI FAMA MONDIALE
Agenzia Generale per l'Italia:
ETTORE VEZZONI - MILANO
Rappresent per Milano: ALESSANDRO GNOCCHI
Via S. Agnese, 4

PNEUMATICI INARRIVABILI!
QUICK
Depositari esclusivi:
Bini & Foà MILANO Via Bronzetti N. 11

Carlo, Del Mazo Antonio B., Malusardi Guido, Maucci Giacomo, Ramaglia Angelo, Sarubbi Giuseppe, Tucci arch. Francesco.

Casilda. — Bianchi Stefano, Busso Geronimo, Dodorico Juan, Guffanti Alfonso, Munoz J. E., Valente Pietro, Zucchi Armando.

Rosario. — Mangiante dott. cav. uff. Giuseppe, Raffo Nicola, Recagno René, Zanin Camillo.

Santa Teresa. — Baiocchi Giacomo.

Brasile.

S. Paolo. — Candellero Giuseppe, Mori Armindo, Romiti Decio.

Santos. — Romiti Curzio.

Victoria. — Petrocchi Luigi.

Chilì.

Arica. — Pescetto Gustavo, Trabucco Adolfo.

Iquique. — Germi Mario.

Tacna. — Dagnino dott. Vincenzo. Foppiano Roberto, Gonzalez Alfredo, Keller Giovanni H., Laneri cav. Andrea D., Malerba Emanuele, Morosetti Alessandro.

Perù.

Lima. — Salino Amedeo.

Uruguay.

Montevideo. — Fattorusso Matteo.

ASIA.

India.

Bombay. — Quirico Giovanni.

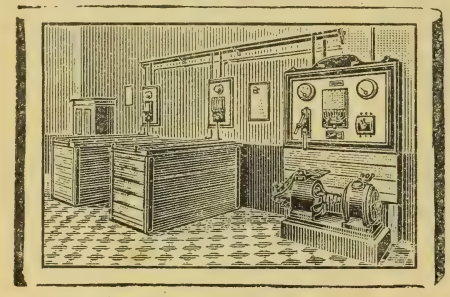
POSIZIONE DEI SOCI AL 15 MARZO 1910.

Soci annuali al 15 Febbraio 1910	N. 74 738	
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc. . .	» 739	
	N. 73 999	
Soci nuovi 1910 inscritti dal 15 Febbraio 1910 al 15 Marzo 1910 .	» 1 175	
Totale Soci annuali		N. 75 174
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1909 . . .	N. 3 292	
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Marzo 1910	» 351	
		N. 3 643
TOTALE SOCI . .		N. 78 817

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi

I.G.W. Industria Galvanica Werth & C.

SOCIETÀ IN ACCOMANDITA PER AZIONI



Corso Vercelli, 18 — **MILANO** — Telefono 27 00

Riparto Elettrochimica e Galvanotecnica:

Progetti e costruzione d'Impianti di: Nichelatura, Ottonatura, Ramatura, Doratura, Argentatura, Zincatura, Stagnatura, Piombatura, Platinatura. — Apparecchi per la galvanizzazione in massa di minuterie, chiodi, viti, occhielli, ganci, ecc. - Brevettato.

Tutto l'occorrente per **arrotare e pulire i metalli. Pulitrici elettriche** ed a trasmissione.

Galvanizzazione di **tubi, nastri, fili** metallici con apparecchi brev.

Riparto Elettrotecnica:

Dinamo per elettrolisi. Centinaia di certificati attestano la loro bontà. Motori elettrici d'ogni genere. — Trasformatori, Aggregati. — Istrumenti di misura. — Regolatori. — Trapanetti elettrici a mano.

MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI

IN DECALCOMANIA E DI METALLO

DECALCOMANIE per uso INDUSTRIALE e DECORATIVO.

G. DIDONE · MILANO · VIA VIGEVANO, 32.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortabile - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Auto-garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON Lungo l'Arno - Splendida posizione - Confort moderno. C. Gobbò, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura lattea - Conduttura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Albergo Centrale - Fonte solforosa Posta - Telegrafo - Prezzi modici Acqua potabile in tutti i piani - Luce elettrica.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.

MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig et Cie

MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul principio del Corso V. Emanuele G. N. Bianchi.

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO — HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staz. Centrale

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PATT HOTEL

Tipografia CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO - Via Guicciardini 5

ANNO XVI 100.000 Copie N° 5 MAGGIO 1910

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

GRATIS AI SOCI

TOVRING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

SOCIETA' - FRANCO - ITALIANA

LEON BEAUX & C.

MILANO

CARTUCCE PER TIRI

(Rinforzate con corazza metallica interna)

SPECIALI
PER
QUALSIASI POLVERE
SENZA FUMO
cioè:

WALSRODE
ROTTWEIL
MULLERITE
BALLISTITE
DIAMANTE
D. N.
SCHULTZE
ECC. ECC.

DIFFIDARE DALLE IMITAZIONI

DIFFIDARE DALLE IMITAZIONI

IN VENDITA PRESSO TUTTI GLI ARMAIUOLI

MASSIME ONORIFICENZE
A TUTTE LE ESPOSIZIONI NAZIONALI ED ESTERE

MILANO 1906 ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE **GRAND PRIX**

ANNO XVI - N. 5 - MAGGIO 1910. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

914.505
R1
v.165

La Carovana Nazionale Commemorativa della Spedizione dei Mille

(con l'intervento dei superstiti dei Mille)

Consoci!

Questo 1910 come lo fu lo scorso anno e come lo sarà l'anno prossimo — è dedicato dagli italiani al culto delle patrie memorie.

Memorie superbe di gesta dalle quali mezzo secolo soltanto ci divide e che pure appaiono grandeggianti in una luminosa atmosfera di leggenda epica.

I giovani apprendono ancora con animo commosso le strofe di quel poema di gloria che fu la conquista garibaldina delle due Sicilie da coloro che ne furono testimoni ed attori.

Ed in questo improvviso ed intenso ritorno dell'anima moderna verso l'epoca a cui dobbiamo la rivendicazione d'Italia in libertà — i vecchi che cinsero la camicia rossa e combatterono e diedero con sublime e gioconda larghezza il loro sangue ardente per l'avvento della patria, ripensano commossi a quella famosa campagna e rievocano ad una ad una le fasi della marcia tragicamente contrastata, della lotta sanguinosa e della trionfale e fatale conquista.

Chi sa quanti di essi avranno formulato in sè il desiderio di ritornare in quei luoghi che videro il loro valore, che ricevettero l'olocausto di tanti loro compagni fulminati dalla morte e che coronarono di vittoria il genio e lo slancio del loro grandissimo Duce.

Di ritornarvi per rivivere i tempi indimenticabili e per presentarli rianimati dalla magica suggestione dell'ambiente alle nuove generazioni perchè dalle rimembranze auguste della nostra migliore storia esse traggono forza ed incitamento a meglio amare ed onorare col sentimento e con le opere il proprio paese.

Sarà quindi accolta da ognuno con simpatia la buona novella che a questo proposito porge il Touring alla grande famiglia de' suoi associati.

Intendiamo parlare della carovana turistica organizzata dal nostro Sodalizio col concorso della Federazione Nazionale fra le Associazioni Giornalistiche italiane, del Comitato Palermitano per le Feste del Primo Cinquantenario del 27 Maggio 1860, e con l'intervento dei superstiti dei Mille, lungo l'itinerario stesso che fu percorso a tappe di vittoria dal vermiglio manipolo dei Mille.

Dall'immortale scoglio di Quarto da cui prendeva un giorno le mosse verso l'avventura meravigliosa la sottile, ma balda schiera degli Argonauti d'Italia; alle rive di Marsala che li vide sbarcare in sublime temerità, per le erte pendici di Calatafimi e di Milazzo un dì echeggianti al fragore della micidiale contesa fino alle austere solitudini di Segesta e di Selinunte vegliate da venticinque secoli di storia, fino a Palermo nido di arte e di bellezza a specchio del mare incantevole e culla di memorie magnanime — i due elementi della rievocazione storica e del diletto turistico si contempreranno in una magnifica fusione di visioni presenti e di remoti ricordi.

Varrà l'educazione e l'entusiasmo estetico dei nostri giovani a rendere più squisito il godimento delle prime, mentre la scultorea ed accesa parola dei superstiti garibaldini ufficialmente partecipanti al civile pellegrinaggio, contribuirà a riavvicinare i secondi al nostro spirito.

Noi non dubitiamo che il pensiero a cui si è ispirato per la circostanza il Touring Club Italiano troverà nella coorte innumere dei soci un incoraggiante conforto di adesione.

Iscrizioni e condizioni di viaggio.

Il viaggio da Genova a Palermo e ritorno, e con le fermate intermedie, si effettuerà a mezzo del transatlantico *Sicilia* della Navigazione Generale Italiana, di 3200 tonnellate, capace di

Il piroscafo « Sicilia » che servirà al trasporto dei gitanti da Quarto a Marsala.

120 posti di classe distinta, riservati ai superstiti dei Mille ed alle notabilità e di 300 posti, per l'occasione adattati col massimo *comfort* possibile. Speciali reparti sono riservati alle signore.

Le iscrizioni si chiudono il 10 maggio. I posti disponibili, in numero di 300, sono assegnati con prelazione ai soci del Touring e delle Associazioni giornalistiche italiane in ordine d'iscrizione, e ai richiedenti per il resto.

La quota personale di partecipazione pagabile all'atto della sottoscrizione, è di L. 150 e dà diritto: al viaggio da Genova a Marsala e da Palermo a Genova, al vitto durante la navigazione, al viaggio con treno speciale da Marsala a Palermo, al servizio di vettura per Selinunte e Calatafimi, al vitto ed alloggio durante il pellegrinaggio patriottico in Sicilia e soggiorno a Palermo, al trasporto gratuito delle automobili e biciclette, alle pubblicazioni, targhe e medaglie commemorative.

Quarto Ligure - Panorama con lo Scoglio di Garibaldi. (Fot. A'inari).

Durante il viaggio, il vitto di bordo sarà composto di tre pasti giornalieri, serviti sotto coperta, in due serie di 200 coperti ciascuna, e con diritto:

— *la mattina*, al caffè e latte;

— *alle* 11 *e alle* 12, alla colazione, formata

Il Porto di Marsala. (*Fot. Alinari*).

di due piatti di cucina, formaggio, frutta e mezza bottiglia di vino;

— *alle ore* 18 *e alle* 19, al pranzo, cioè: minestra, due piatti di cucina, formaggio, frutta, tre quarti bottiglia vino e caffè.

I partecipanti alla carovana automobilistica debbono riservare due posti sul sedile posteriore per il trasporto da Marsala a Palermo dei superstiti dei Mille, di seguito ad assegnazione da parte del Comitato esecutivo.

Le automobili dovranno essere consegnate a Genova alle ore 12 del giorno 22 maggio all'Agenzia, all'uopo incaricata, che avrà cura dello imbarco.

Le biciclette invece, dovranno essere consegnate a bordo del *Sicilia*, ormeggiato al Ponte Guglielmo, entro le ore 12 del giorno 23 maggio personalmente dai loro possessori, o da speciali incaricati, che dovranno curarne l'imbarco ed il collocamento in stiva.

Entro le ore 12 del 27 maggio, ciascun gitante dovrà dichiarare alla sede del Comitato in Palermo se intende approfittare del viaggio di ritorno col *Sicilia*, o non. In quest'ultimo caso gli verrà rilasciato un buono, che gli dà diritto al ribasso del 40 % per qualunque linea della Navigazione Generale (via Napoli, via Cagliari, via Civitavecchia, via Genova) sul biglietto personale di passaggio e la somma di L. 10, equivalente a due giorni di vitto a bordo. E' bene avvertire però, che per il viaggio « via Genova » bisognerebbe pagare un supplemento giornaliero di L. 6 per la seconda classe e di L. 8 per la prima.

Programma

23 MAGGIO 1910.

Genova. — Ore 12,30. Riunione dei superstiti, dei giornalisti e dei gitanti al Ponte Guglielmo. Distribuzione delle tessere, dei contrassegni e dei documenti eventualmente non recapitati a domicilio.

Ore 14. Imbarco della intera carovana sul transatlantico *Sicilia* e partenza per Civitavecchia. Prima di fare rotta per quest'ultima, il transatlantico sosterà nella rada di Quarto dinanzi allo storico scoglio.

24 MAGGIO.

Civitavecchia. — Ore 10. Arrivo a Civitavecchia ed imbarco del secondo gruppo di gitanti quivi convenuti. (L'imbarco è consentito soltanto per le persone e biciclette, mentre è escluso quello delle automobili).

25 MAGGIO.

Marsala. — All'alba. Arrivo a Marsala, sbarco dei gitanti, biciclette ed automobili.

Ore 11. Colazione nei diversi alberghi della città di Marsala.

(Il Comitato palermitano e il Comitato esecutivo prenderanno speciali accordi perchè la colazione abbia luogo possibilmente in unico locale).

Ore 12. Composizione delle tre specie di carovane, che da allora avranno orario e itinerario proprio, coordinato però in modo da convenire tutte nei diversi luoghi prestabiliti per le commemorazioni.

Calatafimi - Panorama col monte storico e l'Ossario. (*Fot. Brogi*).

Carovana Ferroviaria.

Castelvetrano. — Ore 13,30. Partenza in treno speciale per Castelvetrano.

Selinunte. — Ore 14,30. Arrivo a Castelvetrano e gita a Selinunte (chm. 12), con vetture e carri siciliani radunati nel piazzale della stazione.

Ore 15,30. Arrivo a Selinunte. Visita delle rovine.

Ore 17. Partenza da Selinunte per Castelvetrano con vetture e carri.
Ore 18. Arrivo a Castelvetrano.
Ore 19. Pranzo e pernottazione.

26 MAGGIO.

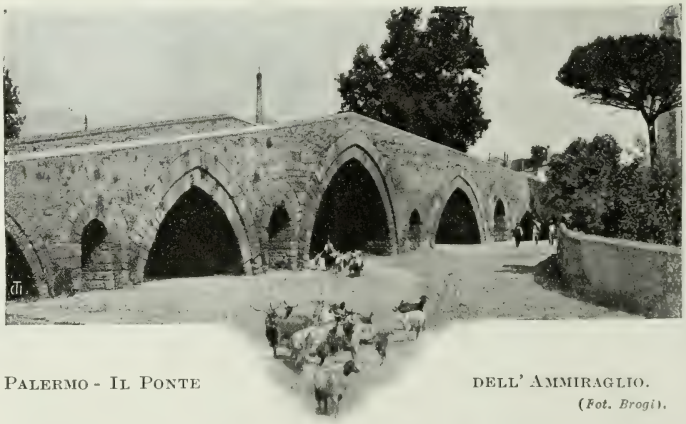
CALATAFIMI. — Ore 5,45. Partenza da Castelvetrano in treno speciale per Calatafimi.
Ore 6,45. Arrivo alla stazione di Calatafimi, partenza dalla stazione con vetture predisposte dal Comitato palermitano, per Calatafimi paese e per il monumento (chm. 12).
Ore 8,15. Arrivo al monumento.
Ore 9,30. Partenza, in vetture, per la stazione di Segesta, lungo la strada che costeggia le rovine del tempio e del teatro di Segesta.
SEGESTA. — Ore 10,45. Arrivo alla stazione di Segesta e partenza, in treno speciale, per Partinico.
PARTINICO. — Ore 12. Arrivo a Partinico.
Ore 12,30. Colazione, imbandita in apposito locale, presso la stazione.
PALERMO. — Ore 15. Partenza per Palermo.
Ore 18,30. Arrivo a Palermo. Pranzo e pernottazione a bordo.

Il treno speciale sarà composto di vetture miste di prima e seconda classe e di un carro bagaglio per l'eventuale trasporto di alcune biciclette, che però hanno diritto al trasporto limitatamente dalla stazione di Calatafimi in poi.

MONTE DI GIBILROSSA.
PANORAMA ED OBELISCO COMMEMORATIVO.
(*Fot. Interguglielmi - Palermo*).

27 MAGGIO.

PALERMO. — Ore 7. Partenza da Palermo per Monreale con vetture elettriche speciali.
Ore 12. Ritorno a Palermo.
Dalle 12,30 alle 13,30 Colazione per la intera carovana a bordo.



PALERMO - IL PONTE DELL' AMMIRAGLIO.
(*Fot. Brogi*).

Adunata, di tutti i partecipanti alla carovana, al *Ponte dell'Ammiraglio* per la commemorazione, per cui sarà indicata l'ora dal Comitato di Palermo. Partecipazione, durante la giornata, alle commemorazioni, festeggiamenti e divertimenti organizzati dal Comitato di Palermo e alla commemorazione, che terrà il prof. Giuseppe Cesare Abba, dinanzi S. M. il Re nel Teatro Massimo. — Pomeriggio. Visita in città, ai musei, ville, curiosità, ecc., con ingresso libero a tutti i componenti la carovana,

Ore 19. Imbarco delle carovane sul *Sicilia* e pranzo a bordo.
Ore 20. Partenza da Palermo.

29 MAGGIO.

CIVITAVECCHIA. — Pomeriggio. Sbarco a Civitavecchia dei gitanti, che ivi vorranno sostare.

30 MAGGIO.

GENOVA. — Mattina. Arrivo e sbarco a Genova del resto della carovana e delle automobili. Scioglimento della carovana.

Carovana Automobilistica.

25 MAGGIO.

MARSALA. — Alba. Arrivo a Marsala e sbarco delle automobili.
Ore 11. Colazione.
Ore 18-19. Pranzo insieme ai reduci e pernottazione.

26 MAGGIO.

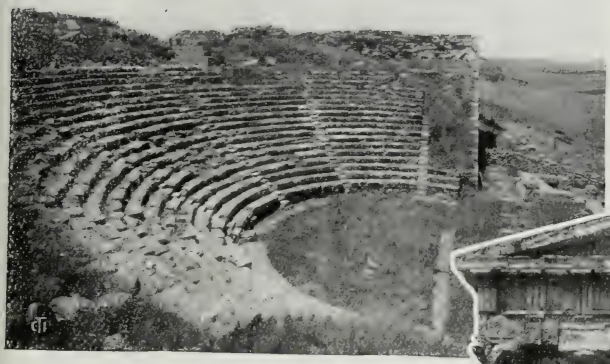
SALEMI. — Ore 5. Partenza coi superstiti dei Mille per Salemi (chm. 34,7).
Ore 6,30. Arrivo a Salemi. Commemorazione: Oratore Giuseppe Cesare Abba.
CALATAFIMI. — Ore 7. Partenza da Salemi per Calatafimi.
Ore 8. Arrivo a Calatafimi. Monumento.
Ore 8,30. Riunione generale di tutte le carovane intorno al monumento di Calatafimi. Commemorazione: Oratore Giuseppe Cesare Abba. Prima colazione.
Ore 11. Colazione.
SEGESTA. — Ore 14. Partenza per Segesta. Visita delle rovine del tempio e del teatro quindi partenza per Parco-Partinico-Monreale-Palermo (40 chm.)
PALERMO. — Ore 18. Arrivo a Palermo (deposito delle automobili nei *garages* del Comitato).
Ore 19,30. Pranzo di tutte le carovane, a bordo del transatlantico *Sicilia*, attraccato alla banchina del porto.
Pernottazione a bordo.

NB. — A Marsala, a Calatafimi, a Palermo, vi saranno rifornimenti di benzina, di pneumatici e servizio di meccanici.

27 MAGGIO.

Riunione generale di tutti i partecipanti alla carovana, al *Ponte dell'Ammiraglio* per la comme-

dello Sport Club e partenza per Parco e Piana dei Greci.
Ore 10. Arrivo a Piana dei Greci.
Ore 10,30. Commemorazione Abba.
Ore 11. Partenza per Palermo.
Ore 12. Arrivo a Palermo.
Dalle 12,30 alle 13,30 colazione a bordo con l'intera carovana.
Dalle 12 alle 18. Imbarco delle automobili a cura dell'Agenzia Gon-



SEGESTA - ROVINE DELL'ANFITEATRO.

SEGESTA - II TEMPIO. (*Fot. Alinari*).

morazione, nell'ora che sarà indicata dal Comitato di Palermo.

Partecipazione, durante la giornata, alle commemorazioni, festeggiamenti e ricevimenti organizzati dal Comitato di Palermo e alla commemorazione Abba al Teatro Massimo.
Ore 12. Colazione a bordo.
Nel pomeriggio, visite ai musei, curiosità, pinacoteche e ville, con ingresso libero a tutti i componenti la carovana.

28 MAGGIO.

PALERMO. — Ore 6. Prima colazione a bordo.
PIANA DEI GRECI. — Ore 8. Riunione alle sedi drand e sotto la sorveglianza dei proprietarî o dei meccanici delegati da essi e di un incaricato del Comitato esecutivo.

SELINUNTE - ROVINE DEI TEMPLI. (*Fot. Brogi*).

Ore 19. Imbarco dell'intera carovana e pranzo.
Ore 20. Partenza da Palermo per Civitavecchia e Genova.

29 MAGGIO.

Civitavecchia. — Pomeriggio. Arrivo a Civitavecchia e sbarco dei gitanti, meno le automobili.

30 MAGGIO.

Genova. — Mattino. Arrivo a Genova e sbarco. Scioglimento della carovana.

Carovana Ciclistica.

25 MAGGIO.

Marsala. — All'alba. Arrivo a Marsala e sbarco delle biciclette.
Ore 11. Colazione in città.
Salemi. — Ore 15. Partenza da Marsala per Salemi (chm. 37,4) e Calatafimi (chm. 14,3), pranzo e pernottazione parte a Salemi e parte a Calatafimi.

26 MAGGIO.

Calatafimi. — Ore 6. Partenza da Salemi per Calatafimi (chm. 14,3).
Ore 7,30-8. Arrivo a Calatafimi. Monumento.
Ore 8,30. Riunione generale di tutte le carovane intorno al monumento per la commemorazione Abba.
Segesta. — Ore 9,30. Partenza da Calatafimi per Segesta. Visita alle rovine. Partenza da Segesta per Alcamo (da Calatafimi ad Alcamo chm. 16,7).
Alcamo. — Ore 12. Arrivo ad Alcamo. Colazione.
Ore 14,30. Partenza da Alcamo per Partinico-Monreale-Palermo (chm. 49).
Palermo. — Ore 19. Arrivo a Palermo. Deposito delle biciclette in apposite rimesse.
Ore 19,30. Pranzo di tutte le carovane a bordo del *Sicilia* e pernottazione ivi.

27 MAGGIO.

Riunione di tutte le carovane al *Ponte dell'Ammiraglio*, per la commemorazione, all'ora che sarà fissata dal Comitato dei festeggiamenti di Palermo.

Partecipazione durante il giorno alle commemorazioni, festeggiamenti e ricevimenti, organizzati dal predetto Comitato e alla commemorazione Abba al Teatro Massimo con l'intervento di S. M. il Re.
Ore 12. Colazione a bordo.
Nel pomeriggio visite ai musei, pinacoteche, ville, con ingresso libero ai componenti la carovana.

28 MAGGIO.

Ore 5,30. Prima colazione a bordo.
Piana dei Greci. — Ore 6. Riunione nei locali dello Sport Club e partenza per Parco e Piana dei Greci (chilometri 25).
Ore 10. Arrivo a Piana dei Greci.
Ore 10,30. Commemorazione Abba.
Ore 11,15. Partenza per Palermo.
Ore 12,30. Arrivo a Palermo.
Dalle 12,30 alle 13,30, colazione di tutte le carovane a bordo.
Pomeriggio. Visita ai musei, ville, curiosità, ecc.
Dalle 13 alle 18. Carico delle biciclette a bordo del *Sicilia* a cura dei proprietarî.
Ore 19. Imbarco di tutte le carovane e pranzo.
Ore 20. Partenza da Palermo.

29 MAGGIO.

Civitavecchia. — Pomeriggio. Arrivo a Civitavecchia e sbarco dei gitanti.

30 MAGGIO.

Genova. — Mattina. Arrivo a Genova, sbarco e scioglimento della carovana.

NB. — La carovana ciclistica sarà guidata per tutto il periodo della gita da un capo-carovana e da capi-squadra forniti dalle Società, che invieranno i nuclei più importanti di ciclisti.

NB. — Il Comitato si riserva il diritto di apportare eventuali modificazioni al presente programma.

La partecipazione del T. C. I. ai festeggiamenti commemorativi del 1911

Nel prossimo anno l'Italia commemora solennemente il cinquantenario della propria liberazione ed unità.

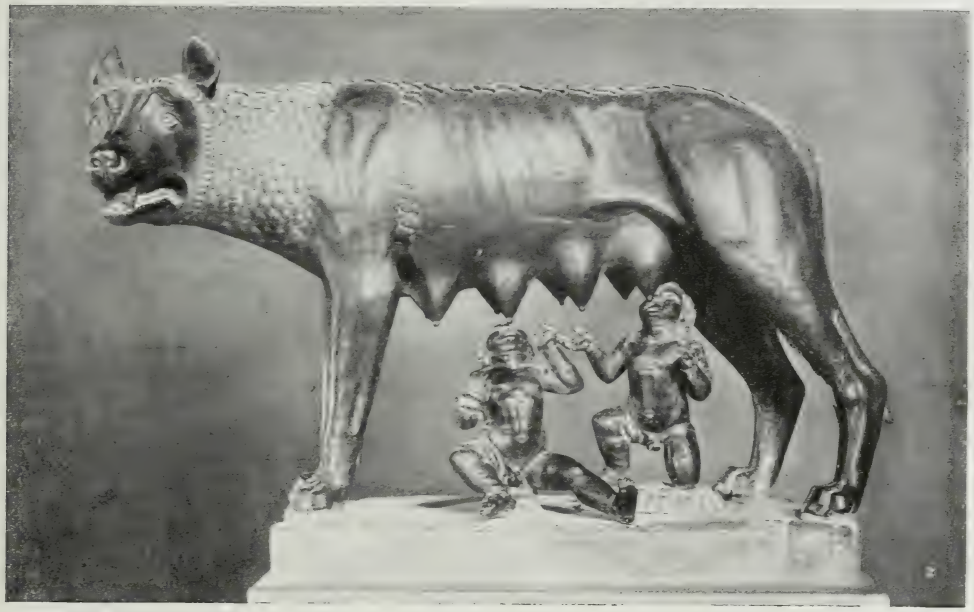
La rievocazione di un'epoca gloriosa a cui spettò di tradurre il sogno di tante anime grandi e di tanti grandi intelletti e di coronare una illustre e secolare vicenda di olocausti; questa rievocazione che ci presenta allo spirito una complessa immagine avvolta in un nembo eroico di battaglie vittoriose — verrà celebrata dai contemporanei riconoscenti con feste simboleggianti i frutti fecondi della pace e le glorie del lavoro.

Le Esposizioni di Roma e di Torino ne costituiscono gli elementi integranti. Esse son chiamate a raccogliere una sintesi adeguata di tutto ciò che due generazioni d'italiani hanno saputo ed hanno tentato durante questi cinquant'anni di indipendenza in ogni campo del pensiero e dell'azione per assurgere a dignità di popolo.

Era naturale che il Touring che col suo enorme fascio di forze e con la sua molteplice e varia attività rappresenta uno dei segnacoli più eloquentemente dimostrativi dello sviluppo civile raggiunto dalla nuova Italia marcasse d'una sua impronta caratteristica la imponente manifestazione nazionale.

E poichè il miglior modo per onorare e festeggiare il passato del proprio paese consiste nel prepararne ed affrettarne un prospero e grande avvenire, il nostro Sodalizio volle che le iniziative in tale occasione escogitate quale mezzo di partecipazione alla ricorrenza servissero a promuovere una volta di più la propaganda dei fatti che più si collegano al risorgimento economico della Nazione.

Ed è perciò che oltre a fornire ai soci numerose facilitazioni di viaggio, oltre ai Convegni ed alle carovane automobilistiche che daran modo di godere ed apprezzare gli immensi benefici della solidarietà, il Touring organizza una crociera motonautica internazionale che, passando sulle



azzurre correnti dei nostri fiumi maggiori e solcando le onde dei nostri bei mari, congiungendo capisaldi del programma sociale, sopratutto quelli in un solo omaggio Torino, Venezia e Roma e le tre magnifiche tappe della nostra patria redenzione offriranno una misura di quello che conviene fare per attuare anche in Italia una rete attiva di comunicazioni marittime e fluviali e richiameranno in modo perentorio e decisivo l'attenzione del pubblico e delle autorità sul grave problema.

Ed insieme quello delle vie d'acqua questa occasione servirà al Touring per suscitare ed incoraggiare il miglioramento della viabilità terrestre affinchè essa possa parallelamente corrispondere alla evoluzione progressiva dei mezzi di trasporto.

Ed infine, come coronamento a queste specifiche manifestazioni, i Convegni, il Congresso internazionale delle Associazioni turistiche e la Conferenza internazionale dei Governi, che si terranno in Roma, sortiranno il risultato di dare

VENEZIA - IL BACINO DI S. MARCO. PUNTO DI PARTENZA DELLA CROCIERA MARITTIMA.

sempre maggiore impulso al turismo, anima della civiltà, unificandone le norme, semplificandone, facilitandone ed ampliandone i mezzi.

A norma dei nostri lettori diamo qui pertanto gli essenziali capisaldi del programma che il Touring ha concretato di pieno accordo col Comitato esecutivo per le feste commemorative 1911 in Roma.

PROGRAMMA DI PARTECIPAZIONE DEL TOURING CLUB ITALIANO ALLE FESTE COMMEMORATIVE DEL 1911 IN ROMA.

a) Convegno generale del Touring Club Italiano nei giorni, 8, 9 e 10 settembre 1911;

b) Crociera motonautica internazionale a tappe, fluviale da Torino a Venezia, marittima da Venezia a Fiumicino, fluviale da Fiumicino a Roma, con Esposizione natante in Roma, crociera e gara finale nei giorni dal 25 giugno al 16 luglio 1911;

c) carovana automobilistica convergente a Roma da tutti i centri italiani nei giorni 17, 18, 19, 20 settembre.

Per questa manifestazione il Touring curerà l'accordo con l'Automobile Club d'Italia, con gli Automobili Clubs Regionali, con tutte quelle Associazioni ed energie locali che potranno favorire il successo e con l'Associazione Internazionale degli Automobile Clubs riconosciuti, per il concorso degli automobilisti stranieri.

d) Festa dei Gonfaloni delle cento città d'Italia, recati dalla carovana automobilistica a Roma, nella ricorrenza nazionale del 20 settembre.

Il Touring in subordine:

a) Procurerà anche il Convegno-Congresso della Lega Internazionale delle Associazioni Turistiche nei giorni 8, 9, 10 settembre 1911 riservata però l'approvazione della Sede del Convegno Congresso in Roma, alla riunione di Bruxelles, ove i delegati del Touring ne faranno proposta ufficiale, promuovendo però sin d'ora presso il Bureau Internazionale un'azione in questo senso;

b) Collaborerà alla propaganda ed all'organizzazione della Conferenza Internazionale dei Governi in Roma per l'unificazione della legislazione automobilistica;

c) indirà una gara d'onore tra le provincie italiane per l'organizzazione della manutenzione di una strada modello automobilistica Torino-Roma.

La preparazione e lo svolgimento di ciascuna delle manifestazioni sopra enunciate, avrà luogo secondo i programmi particolari per ciascuna di esse.

Il Touring Club Italiano si riserva di meglio stabilire le date di svolgimento della crociera motonautica secondo le modificazioni che fossero per rendersi necessarie nella preparazione e nello svolgimento del programma, e cioè dopo sentiti i Clubs Nautici, gli industriali, gli *sportsmen* e i cultori di navigazione collaboratori o probabili partecipanti alla crociera, e durante lo svolgimento stesso della crociera, secondo le condizioni del tempo e del mare.

ROMA - IL TEVERE DI FRONTE A CASTEL S. ANGELO. LUOGO D'ARRIVO DELLA CROCIERA MARITTIMA.

***

Questo che noi abbiamo pubblicato è soltanto un abbozzo preliminare di ciò che verrà attuato dal Touring partecipando alle feste del cinquantenario.

Anche in relazione alla Mostra internazionale torinese il nostro Sodalizio attende a preparare un complesso di manifestazioni che non avranno minore importanza ed attrattiva turistica e minor significato pratico.

Intanto noi formuliamo l'augurio — se mai ce ne fosse bisogno — che in questa come in tante altre memorabili circostanze non ci venga meno l'adesione e l'appoggio entusiastico dei nostri 80 000 associati.

LA DIREZIONE.

BASSORILIEVO DI S. MARIA IN ORGANIS. (*Fot. Bertucci*).

(In occasione dei Concorsi Aerei).

Verona, mia cara, bella nella tua forza, gentile nella tua grazia — ora ti voglio — per quanto lo consentono le lunghe braccia, costringerti tutta nel piccolo brolo della mia fantasia; e rimirarti dalla finestra di quella cameretta dove un vasetto di «non ti scordar di me» non sa dimenticare, dove una bianca passera esotica cantare non sa.

O Verona mia, ora ti voglio abbracciare tutta, prima che io scomparisca dal numero dei tuoi figliuoli più discoli, prima che i diritti fatali delle industrie di un più fatato progresso, pensino a farti ricca sì, ma non bella, non degna di essere costretta più nella solitudine del piccolo brolo della mia fantasia, poi che i tuoi figli più serî non credono ai poeti.

Desidero tornare alle giterelle tranquille sulle tue colline, fari di fascino solatìo e dalla loro discreta sommità sfiorata dalla brezza alpina mandar baci ai tuoi campanili agili e rossi di mattoni sotto il sole, come appena usciti dalla fornace e alle torri pettegole di colombi, di falchetti, di orologi; voglio tuffarmi come un gabbiano nel tuo Adige e spaventare senza raggiungere le trotelle tanto care al pescatore vescovo moro, che, nella santità della sua beatitudine, volle, per miracolo, ne rimanesse una appesa al cesellato punto interrogativo del suo pastorale d'argento.

VERONA - STATUA POLICROMA DI S. ZENO. (*Fot. Bertucci*).

O Verona, mia cara madre, io ti ricordo nella più grande sciagura, che travolse nella fiumana il fascino tuo seicentesco; che, abbattendo il monumentale Ponte Nuovo, ne fece una diga terribile e l' impeto dei gorghi, rigurgitando in un lago infernale di mota e di rifiuti profanatori, rovinò e distrusse insigni e delicate opere d'arte, trasformò la Verona festante per la vicina vendemmia, in una Venezia tragica e dolorosa.

Allora, misera, febbricitante nella pena di un sogno cattivo, schiava di militari servitù, impotente ad espandersi, soccorsa dalle sorelle e dalle lotterie, nuda infine e tremante pel freddo, dopo lunghi anni, si pensò di vestirti con un abito nuovo. Ti rifecero le membra mancanti, alla maniera degli ortopedici, in tutto ferro, e ti riallacciarono alla non meno bella Veronetta. Ma sull' abito nuovo non brillarono più le dipinture di bellezza dei palazzi ricchi di affreschi e di gentili loggiati — non più il mistero dei piccoli portici a fior d'acqua, non più la marmorea vitalità dei ponti ed il giuoco pettegolo delle terrazze di pietra piene di verde e di fiori, ma le due suddette braccia ortopediche ed una sconcia fila di alte case dello spessor di una quinta da teatro, messe per sghimbescio e traforate come crivelli.

Ti hanno dato un bell'abito rosso dal grosso

orlaticcio bianco e l'Adige, passando, ti deride e ti sfugge. Però non ti morde più e questo è un gran bene.

Del resto sei bella anche così, perchè prima eri troppo pericolosa!

***

— E che colpa ne ho io? strilli tu, di sotto all' unico pesco del piccolo brolo della mia fantasia.

Almeno mi avessero lasciato i molini, i miei primi figli più discoli che sapevano di pane e di terra rossa, e conoscevano la musica della notte meglio di qualche professore. — Ma essi scappavano via da casa troppo presto e rotti gli ormeggi distruggevano i ponti.

Adesso però ho dei figliuoli più serî, più macchinosi, specie sul Canale Industriale. Sono piuttosto brutti i nuovi molini, ma se pensano per loro, provvedono anche per me. Però, che vale diventar ricca, quando fra pochi anni sarò nuova e brutta?

Credo che tutte le mie signore inquiline, sieno dello stesso parere!

***

— Ti ricordi la Santa Libera di molti anni or sono, ritta sulla sommità di quel dolce pendio d'erba verde rabescato da eleganti muriccioli sagomati alla rococò?

— Sì, ma hanno grattato sotto l'erba e vi hanno scoperto un grande teatro romano... E la chiesetta di Santa Libera non ha perduto la testa...

— Ti ricordi il grazioso piazzale di Santa Maria in Organis, coi tre ponti, e quelle curiose grosse palle di pietra sulle quali amavi tanto saltare?

— Sì ma ti hanno ridotto a nuovo l'interno di S. Lorenzo, ed hanno portato via quello sconcio mantello di case che pesava sulle spalle di San Fermo...

— Tutto quello che vuoi, ma già, insomma, non sono più io, mi sento dei brutti presentimenti, c'è una tal febbre di fabbricare, di distruggere, di sventrare; per esempio, sai che vogliono buttar giù anche le casette di S. Giorgio, l'unico vero avanzo di Verona vecchia, il più grande e gentile paesaggio sull'Adige?

— Mah! Purtroppo!

— Parlane a Dall' Oca Bianca per carità, ed io ti vorrò sempre bene. Come ha difeso le case di Piazza Erbe, difenderà anche le mie!

LUNETTA POLICROMA SUL PORTALE DI S. ZENO.

(*Fot. Bertucci*)

VERONA SCOMPARSA - DISEGNO DI ANGELO DALL'OCA BIANCA.

Il primo cittadino di Verona.

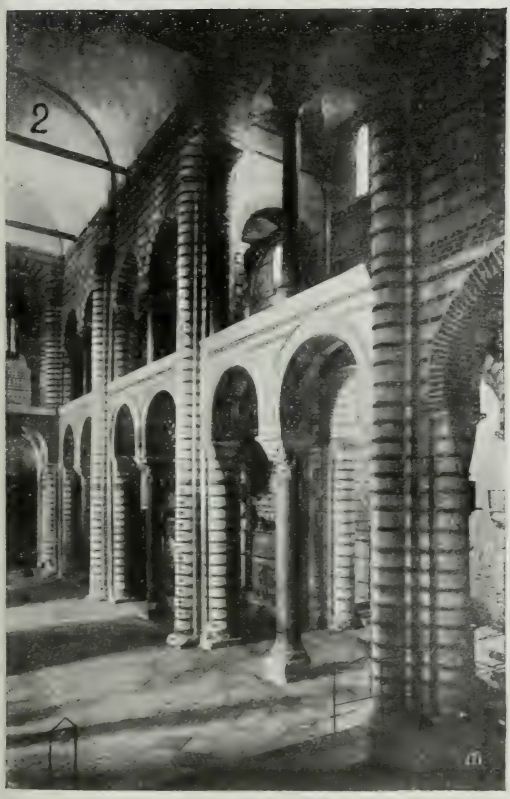
Scampato il grave pericolo di sentirsi cacciare nelle coste un Politeama inutile ed anti-estetico, la nostra Piazza delle Erbe, da pallida che s'era fatta prima, comincia a riprendere i suoi colori ed arrossa nelle guancie, con tinte simpatiche di fragole e di ciliegie.

Un teatro, nella nostra piazza delle Erbe, che è tutta una commedia, dalla mattina alla sera?

Commedia di colori, di figure, di suoni, di affetti semplici e di passioni strane e bottegaie, sopra una scena originalissima.

I nostri popolani ci avrebbero riso sopra!

Infatti, quando scoppia in piazza delle Erbe uno di quei piccoli tumulti di fruttivendole o di macellai, coi pesi battuti sulle bilancie di



1. Scavi del Teatro Romano allo stato attuale dei lavori. — 2. Interno della Chiesa di S. Lorenzo. (*Fot. Bertucci*).

ferro, e le mannaie sullo zoccolo di legno duro, quando infine avviene qualche cosa di straordinario, da far fremere il vecchio Rengo (la campana maggiore della Torre dei Lamberti) è tutto un grido:

— *Altro che andar a teatro! —*
Questo l'è el teatro eh...!

***

Ecco una piccola scena in versi raccolta sotto gli ombrelloni bianchi:

— *Comare, ve trovo!*
Che ciera da papa!
— *Bisogna che scapa.*
(*De quà no me movo*).
—
— *Che nove?*
— *Nissuna:*
Marì co la luna,
la fiola co l'ovo...
— *Che nassa el pulsin?*
—
— *Mah! El tempo l'è strovo,*
Bisogna che scapa...
— *Che ciera da papa*
(*De quà no me movo*).
— *La carne l'è cara...*
— *La vita l'è amara...*
— *I soldi no vien...*
— *Ghe vol la chitara,*
— *E ci la mantien! —*

***

Proprio in questo momento, scoccano le ore nove del mattino, ed il Rengo, fortemente piantato nella ariosa cella campanaria chiama i padri coscritti comunali a consiglio, per la sera.

Le due comari scappano — quanta filosofia nel vecchio sacro bronzo! Egli solo domina la piazza, egli solo supera con la sua potente voce e col suo maturo consiglio il frastuono e il pettegolezzo del cotidiano mercato. Egli, il più vecchio cittadino di Verona che chiama gli uomini saggi a consiglio, e gli elettori alle urne; che avverte i pericoli lontani, che piange le sciagure nazionali e suona a morto agli anni che passano ed ai papi che muoiono — egli che nel suo sonno aereo di campanone legato alla sua torre, come

1. Molino in tempo di piena.

2. Ponte delle Navi con molino. (*Fot. Bertucci e Levi*)

l'anima al corpo, segue curioso per i vani delle ampie bifore il volo delle rondini, dei colombi, dei falchi ed il fumar delle ciminiere e delle vaporiere distanti.

Dall'alto della torre la nostra amica piazza, sembra un prato marmoreo, stellato da margherite strane. E sotto quelle margherite, come nei prati veri, gli insetti, pullula e si muove tutto un poema di verzura, tutta una fantasmagoria di gente piccola, ma allegra, la gente che non ha altra preoccupazione che quella di riempire la sporta di roba buona ed il mercato di chiacchere.

Tutti i colori che un'alba o tramonto di sole svariano diffusi sulle multiformi facciate delle case dipinte circostanti, li troviamo, diremo così, raccolti in tubetti sui banchi delle erbaiole. E non manca ogni giorno pittore che non cerchi di stemperarne o bene o male qualcuno sulla tela.

Dal vomitorio N. XIV.

Quando l'Arena, dischiude i suoi cancelli di ferro, per uno spettacolo a buon mercato, i veronesi si arrampicano volontieri su per i larghi e massicci scalini di pietra grigia — e vi si accomodano solennemente.

L' operaio, padre di famiglia, vi tira su tutta la progenie e la protegge dal sole sotto l' ampio ombrellone di percalle, non dopo di averla armata di una buona provvigione di castagne secche o di semi di zucca abbrustoliti, tanto per far-

Verona che si vuol far scomparire. (*Disegno di Angelo Dall'Oca Bianca*).

la tacere ed anche perchè l'olio di ricino non sia stato inventato per niente!

La sartorella, vi porta la nota gaia del girasole bianco, ed il frizzo che punge come un ago da cucire, con un filo di mestizia negli occhi neri, cerchiati dal lavoro del sabato notte.

Il soldato di bassa forza vi conduce i suoi dieci centesimi di soprassoldo, ed i salti di capra e le proprie aspirazioni di caporale della patria, quale legittimo discendente di quei giovani romani, che se avevano uno scudo non lo andavano a spendere in vino di Brindisi, ma tornavano a casa sopra di esso, non ubbriachi, ma eroi.

I monelli vi portano l'entusiasmo sincero di braccia e gambe che si agitano nel tempo stesso, per quella buona dose di argento vivo che hanno in corpo, e per quella poca conoscenza di storia antica, a causa di cui (soli e veri giudici dello spettacolo a buon mercato) anzichè, volgere il pollice all'in giù, alla maniera delle Vestali, se lo ficcano in bocca o su per il naso.

Dal mio posto d'osservazione giù per la scaletta interna del vomitorio N. XIV, insieme alla folla immensa che mi avvolge con la sua frenesia di curiosità, vedo tutto e non capisco nulla.

Sono dieci, venti, quarantamila persone? Chi le conta?

Impossibile fermare l'occhio su questo formicaio, altro che quando qualche formica si allontana, qualche ombrellino bianco cerca il sole del suo amore, e file di soldati si scaglionano sulle gradinate a passo misurato, per cercare il miglior posto e seggono accendendo il mezzo toscano, con voluttà.

Questa folla adunque bisogna considerarla come un solo soggetto facile all' entusiasmo ed alla sorpresa dolorosa — ma buono, ma irritabile, ma capriccioso.

Siamo in ritardo di un quarto d'ora. Ecco che il mio uomo comincia ad impazientirsi. Ancora cinque minuti e la pazienza diventerà dispetto, poi ira, poi uragano.

Cessa la musica e lo spettacolo incomincia.

I giuochi di circo sono preferiti dalla folla. Ed a questo punto ritorniamo veramente all'antico. Ci ritroviamo romani, senza la visione del sangue, sì, ma con la intuizione del rischio, del pericolo, dell'audacia, della sfida alla morte, calcolata punto per punto. Sentiamo degli schiaffi sulle gote di gesso dei pagliacci, la trepidanza delle bimbe sul dorso nudo del cavallo ammaestrato o sul filo d'acciaio, i muscoli dell'acrobata, il rombo dei pesanti manubri sulle sabbie di crusca e approviamo tutto ciò di gran cuore.

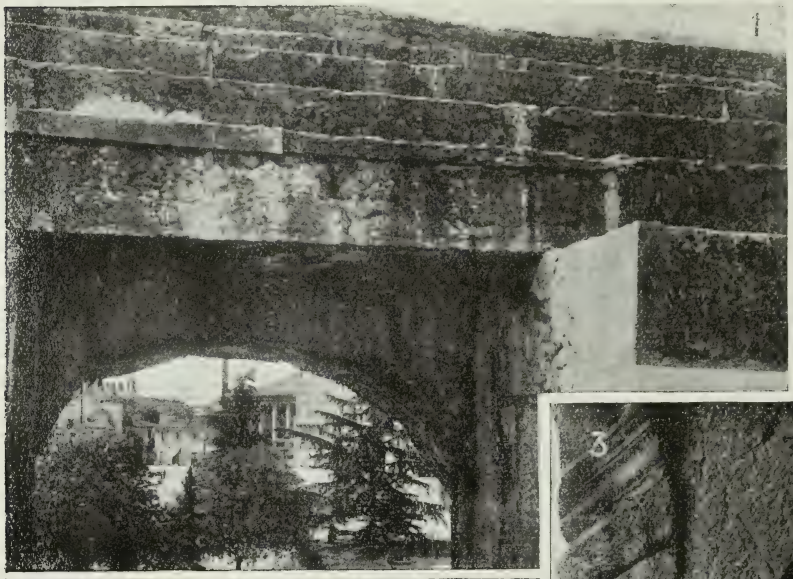
Tanto che l'esercizio più pericoloso non domanda che di fare il *bis*, e le migliaia di mani giallo-rosse

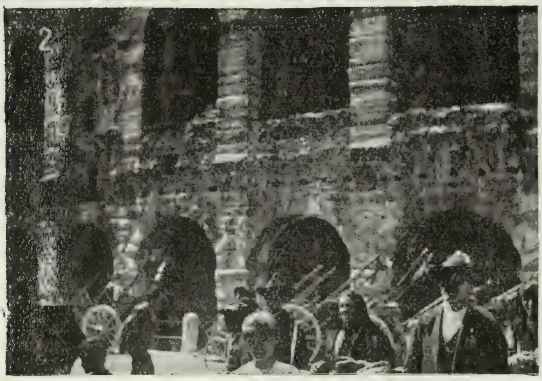
LE CASE DELLA PIAZZA D'ERBE, DIFESE DAL PITTORE ANGELO DALL'OCA BIANCA. *(Da uno studio in dipinto di Dall'Oca Bianca).*

SOTTO GLI OMBRELLONI. *(Fot. Dott. G. Levi)*

che battono l'applauso sembrano tanti becchi di anatrelle che cercano cibo, e sembra che un certo numero di sacchi di noci grosse e stagionate bene siano vuotate giù per la gradinata.

Ma la mia Arena ne ha ben visto delle altre!





1. Il vomitorio n. xiv. — 2. Cogoli dell'Arena.

3. Un Cogolo dell'Arena.

Congedo.

Mi allontano da uno dei tanti chiostri delle chiese maggiori, dove così presto cade la sera, per addormire le colonnine gemelle e tanto varie, affinchè non chiaccherino e distraggano i frati dalle loro preghiere.

E volgo, verso la collina, per vie buie e severe, verso la collina, dove so ancora indugiato il sole di un tramonto estivo.

E sbocco dalla via Cappelletta sul ponte romano detto della Pietra, e sembra sia tornato il giorno, in una aurora pomeridiana, piena di fuoco nel cielo, di bragie e barbagli nei vetri delle case su per la collina.

E salgo un poco, su per Castel San Pietro. Alla villa Berengario mi fermo e sto come in attesa di una cosa nuova e cara.

L'Adige, sotto, con elegante ballo di ondeggiamenti rossi e violetti, dopo aver litigato un poco con le robuste pile del ponte romano, si dà spasso coi pochi molini che avanzano, e gode della loro vita. — Dietro la cupola di zinco di San Giorgio, il tramonto del sole affoga nell'Adige anche questa giornata.

La tavolozza dei colori in cielo ha pure delle convulsioni di tinte indicibili or liete ora scure e sulle colline anche i forti, abbandonati, impallidiscono.

E' allora che da cento e cento comignoli salgono nuvolette azzurre di fumo ed in leggiere volute si spandono e si disperdono senza dar noia a nessuno; allora che sotto il respiro dei camini si indovinano massaie affaccendate in cucina e ragazzetti bramosi ed operai stanchi e pensosi, e qualche colpo di tosse nella camera accanto, e qualche salmodiar di litania; allora che dalle viuzze che s'insinuano su per la collina sale il cicaleccio degli sfaccendati e il rotolar dei carrettini sulle pietre strette del marciapiede.

E la cornetta di Castel San Pietro intima il primo silenzio; e per le vie diritte della città sottostante si vedono le fiammelle dei lampioni quasi rincorrersi per accendersi, e il campanile di Sant'Anastasia, rigido sul fiume, intona l'Ave Maria — colui che si sente solo ed abbandonato, colui che si contenta di panorami e di tramonti, conviene che pianga!

BERTO BARBARANI.

Entrate, dopo due ore da che si son raccolti gli alunni, in un'aula di scuola elementare fra le meno moderne — e talora fra le nuove — riflettete sulla prima disgustosa sensazione prodottavi dal miasmo umano che rende greve e densa l'aria, riguardate le pareti non sempre lisce, pulite e prive d'umidità, scorrete un momento fra i banchi su cui mal si curvano i piccoli, passate in rapida rassegna quei visi un po' pallidi e stanchi che s'affisano alla lontana lavagna, e poi avrete avuto più insegnamenti pratici che non leggendo una pagina di trattato d'igiene scolastica.

La pagina, ad ogni modo, conterrebbe l'elenco di tutte le lesioni che l'aria viziata o le improprie misure cagionano agli scolari, specialmente ai deboli, dalle anemie agli ostinati mali di testa, dai vizî oculari alle male attitudini vertebrali.

Pochi giorni fa avevo la ventura di accompagnare Achille De Giovanni in una visita ad alcune scuole elementari di Milano: ragioni di studi e d'iniziative previdenti d'una Associazione di tutela sanitaria degli scolari, spingevano il clinico insigne a viver qualche ora negli ambienti che ospitano la popolazione piccina, la quale, se povera, chiede al Comune, con i primi insegnamenti i libri e la refezione, l'aria, la luce e l'acqua spesso lesinati al domicilio famigliare.

Entrammo in un asilo; un modello di struttura edilizia, di modernità igienica; demmo una scorsa fra quei piccoli: salvo poche eccezioni, erano tutti floridi e rubicondi, agili, animati di sangue e di brio, insomma dei promettenti campioni di produzione umana.

Passammo ad una scuola elementare mista, d'uno dei quartieri più popolosi della città; locali discreti, buone regole d'igiene: e demmo anche qui una scorsa fra quei ragazzi.

Non si potè fare a meno di rilevare il ben diverso aspetto di quegli scolari, che non si sarebbero detti i fratelli maggiori dei maschietti promettenti e delle bambine robuste dell'asilo. Pochi anni di vita — dalla prima alla seconda infanzia — erano evidentemente bastati ad aumentare enormemente la percentuale degli *scarti*. Una desolante maggioranza infatti di figurine esili, biondastre, pallide, di rachitici, di scrofolosi, di linfatici dalle palpebre perennemente arrossate, dalle ghiandole in subbuglio, cariati nei denti, angusti nel torace; vere *silhouettes* di predisposti alla tubercolosi, con l'impronta della miseria organica e quindi dell'insufficienza — se non intellettiva — di assimilazione mentale.

Uscendo dalla scuola, passammo per il denso quartiere popolare che le affidava i suoi figli: una gran parte della spiegazione degli sconfortanti rilievi era là, nell'agglomeramento, nel pauperismo, nell'insufficienza di aereazione e di nutrimento. La pianta umana sorta con sufficiente rigoglio, s'inclina e comincia a perder vigore e sangue nella seconda infanzia: il lavoro eccessivo o mal protetto la deprime più tardi: se la resistenza o la protezione sanitaria vengono meno, i bacilli — quelli della malattia che ha troppi sinonimi — s'incaricano di fare il resto.

Nel bel momento della più intensa attività, quando il *valore sociale* uomo deve rendersi maggiormente evidente, quando la società attende il frutto che la compensi onde equilibrare il gran libro mastro della produzione, allora — proprio allora — gli individui grami e stanchi innanzi tempo, cedono, o si appartano ammalati. Le curve di morbilità e di mortalità per tubercolosi salgono alto, inseguite — per la via dello sbilancio o comunque degli oneri paradossalmente umanitarî — dalle curve di spese ospedaliere e d'opere pie.

Anche nella scuola, lo studio tanto dei maestri, a diretto contatto della mentalità degli scolari, come quello degli osservatori tecnici, (a Milano saviamente fu istituito e funziona — diretto dal prof Treves — il Civico Istituto di Psicologia Sperimentale nelle scuole) confermano quello che i medici riconoscono già nei bambini, nelle metodiche visite scolastiche.

Chi scrive, ebbe campo, insieme ai colleghi di studio clinico nelle scuole di Milano, di osservare ancora una volta — al disopra dei rilievi specifici e medici — questa grande verità, e cioè che il primo fatto proclamato dalle leggi fondamentali della biologia concerne la *varietà dell'essere*. Ciò vuol dire, che non v'ha un organismo umano che sia perfettamente eguale ad un altro. Forse mentre si sta enunciando que-

sto fatto, molti osserveranno — come ben rileva il De Giovanni — che esso è della comune esperienza. Ma è necessario che la esperienza comune si perfezioni e si illumini coi dati e cogli insegnamenti della nuova scienza per bene apprendere donde e come abbia origine tanta varietà di forme e di attitudini, e come convenga riconoscerle ed apprezzarle mano mano che si svolgono le fasi della crescenza, onde informarci del metodo migliore di tutela e di educazione degli organismi.

La esperienza comune ha consigliato alcuni tentativi di riforma nell'arte educativa; ma anche in questi tentativi padroneggia l'errore, frutto necessario della ignoranza della ragione naturale della varietà dell'essere; però si va constatando che anche la innovata arte educativa non giova egualmente, indistintamente a tutti. A persuaderci basta considerare quanto avviene nelle palestre per la educazione ginnastica.

Dalla conoscenza del fatto biologico, per cui la varietà è legge dell'essere, si passa alla constatazione scientifica e pratica degli attributi corporei di quelle varietà dell'essere, che devono riconoscersi fra gli altri come tipi di gracilità, di debolezza, aventi speciali disposizioni morbose. Applicando metodicamente i dati della storia naturale umana e quelli della patologia generale, si possono scoprire gli errori dello sviluppo primitivo del corpo e delle sue parti ed intravvedere le correzioni che devono favorirsi durante l'ulteriore sviluppo individuale mediante opportuno trattamento educativo, o per meglio dire curativo, perchè il metodo della educazione può considerarsi la cura preventiva delle malattie, alle quali i soggetti deboli sono predisposti.

IMPRESSIONI DELLA «WALDSCHULE» DI CHARLOTTENBURG.

(Fot. Dott. Ambrogio Bertarelli)

In questi ultimi anni, conviene riconoscerlo, l'igiene è penetrata molto nelle scuole italiane — e fra noi non piccolo merito spetta all'opera del prof. Lustig con la sua importante inchiesta sulla tubercolosi nelle scuole.

I benemeriti Patronati scolastici vanno a gara nel mandare per qualche tempo ai bagni marini e alla cura climatica gli alunni più bisognosi, e in questi ultimi tempi (ricordo la bella relazione del dott. Hajech) si è insistito sulla utilità di trasformare gli Ospizî marini in Sanatorî marittimi permanenti. Ma, pur troppo, questi generosi provvedimenti sono ina-

E' per questo che va intensificandosi in Italia, pur con l'indirizzo dell'Associazione milanese *Per la Scuola*, un illuminato movimento, sorto qua e là per lodevoli iniziative, inteso a istituire, per i più disposti alle malattie specialmente polmonari delle scuole all'aria aperta, in zone salubri, sicchè, senza che si interrompa l'insegnamento con un adatto regime di vita, lo sviluppo fisico avvenga nelle migliori condizioni. Non si tratta di correggere, o modificare tutto l'attuale indirizzo delle scuole comunali delle città dove le saggie Amministrazioni si sono fatte zelanti e rigorose interpreti della igiene scolastica, ma si tratta invece di creare ed ordinare quello che metodicamente non esiste; e questo è la Scuola per i fanciulli deboli.

Programma questo che ci sembra giusto illustrare su queste pagine del Touring, perchè le modalità di queste igieniche istituzioni scolastiche, ben concordano con quei criteri di educazione fisica e di razionale applicazione degli *sports* che il Touring non solo vede come una lodevole rinascita di tutela sanitaria della prima gioventù, ma ancora e

deguati alle necessità di una cura razionale e radicale. La statistica municipale di Milano segnala ogni anno un aumento nella cifra dei *fanciulli gracili;* e nelle scuole elementari — come mi rammenta Achille Lanzi, segretario di *Per la Scuola* — essa salì a 11 748 su una popolazione scolastica di 50 000. Triste messe per la leva militare!

Stabilimenti scolastici nuovi, grandiosi, corredati di doccie, di ampie palestre, offrenti la refezione calda, l'assistenza dei medici specialisti, le vaccinazioni, la distribuzione di medicamenti, l'isolamento in speciali scuole degli scolari affetti da forme oculari contagiose, il pronto allontanamento degli ammalati, le visite e selezioni metodiche con il completo esame clinico raccolto nel *Libretto sanitario scolastico* servono a rendere utile, provvida e ben tutelata la funzione educatrice ed istruttiva delle scuole sotto gli auspici della moderna igiene e di una razionale pedagogia.

Con tutto questo, ripeto, è semplicemente impressionante il numero di scolari gracili — vittime in parte d'ereditarietà morbose, di povertà, o di incuria — che soffrono evidentemente, e perciò si mantengono deficienti e *ripetenti* — nelle aule affollate e chiuse.

I BOSCHI DI CHARLOTTENBURG.

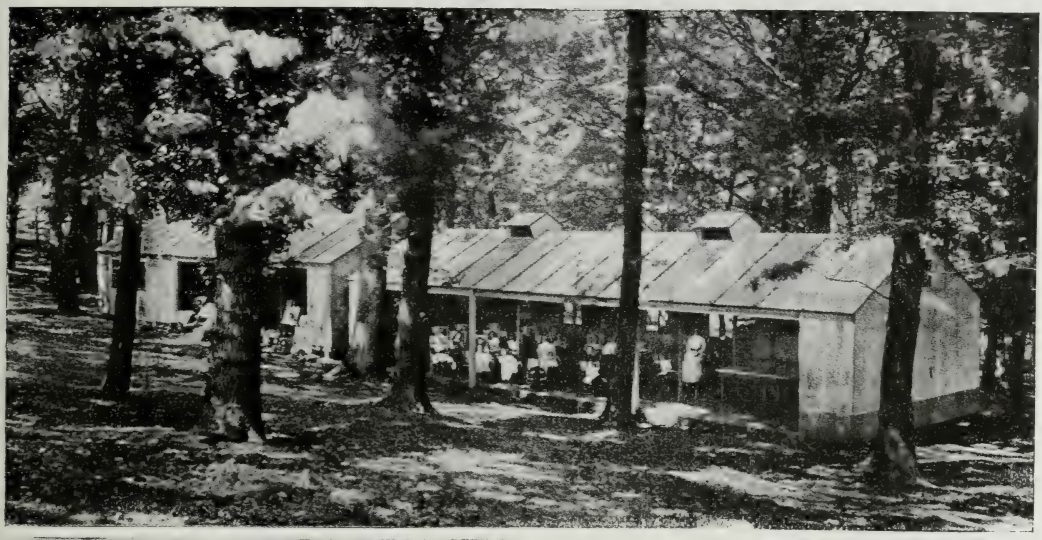
(Ot. Dott. Ambrogio Beravelli).

La refezione nella baracca.

meglio come una feconda opera di italianità. Le scuole all'aperto — dice il dott. Francesco Gatti, al quale cederò ancora ampiamente la parola, come a un autorevole maestro nelle indagini mediche e statistiche da noi fatte — sono una trasformazione delle stazioni di cura d'aria pei fanciulli, e la proposta di dette scuole fu fatta appunto la prima volta da Becher nel suo rendiconto intorno alle stazioni di cura d'aria pei fanciulli, nel 1903. Medici e pedagoghi di Charlottenburg poterono coi proprî occhi rendersi conto dei risultati favorevoli ottenuti in dette stazioni della Croce Rossa Germanica, onde vennero nel divisamento di prendere le stazioni di cura d'aria pei fanciulli come modello tecnico per la costruzione di scuole in piena foresta. Così sorse la prima *Waldschule* aperta nel 1905 a Charlottenburg, per cura di quella Municipalità, seguita nel 1906 dalle scuole nella foresta di Mülhausen, di Munchen Gladbach, di Colonia e più recentemente da quelle di Elberfeld, Dortmund e d'altre città. Londra seguì l'esempio. Nel 1907, grazie alla generosità della *Royal Arsenal Cooperative Society* di Woolwich, che offerse allo scopo i suoi terreni di ricreazione a Bostal-Heath, il Consiglio della Contea di Londra intraprese un primo esperimento su larga scala, in seguito al quale, nel successivo anno 1908, istituì altre scuole all'aperto.

Dalle fotografie cortesemente favoritemi dal

L'aspetto di una «Scuola all'aperto».



IL MERIGGIO ALL'OMBRA.

LA MATTINA AL SOLE.

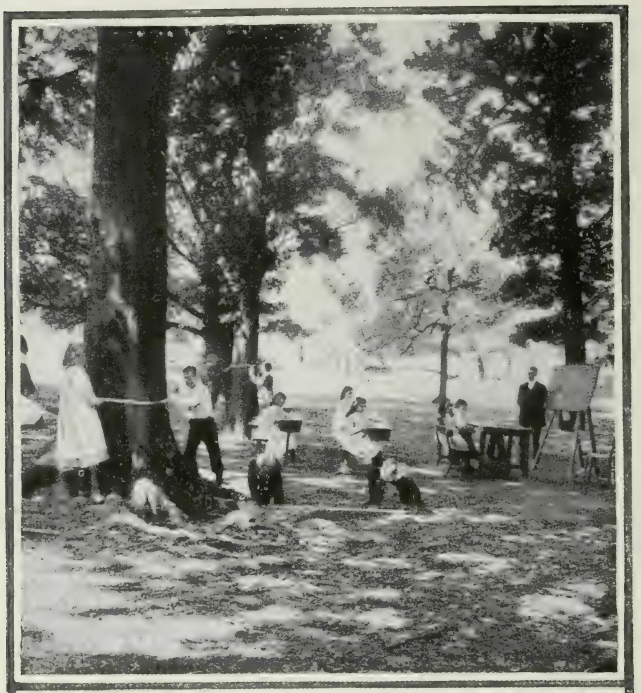
dott. Ambrogio Bertarelli ch'ebbe a visitare la *Waldschule* di Charlottenburg, si ha una chiara idea di questa *scuola all'aperto*, situata in un bosco di pini a tre miglia dalla città e che occupa un'area di metri quadrati 23 000 all'incirca. Le costruzioni in legno, in parte baracche aperte, permettono che la scuola sia frequentata da 240 fanciulli d'ambo i sessi, distribuiti in sei classi e scelti accuratamente dai medici scolastici perchè sofferenti di anemia, di malattie di petto incipienti e non infettanti, di ingrossamento di ghiandole o di tonsille, o di lievi affezioni di cuore, con esclusione assoluta dei convalescenti di malattie infettive.

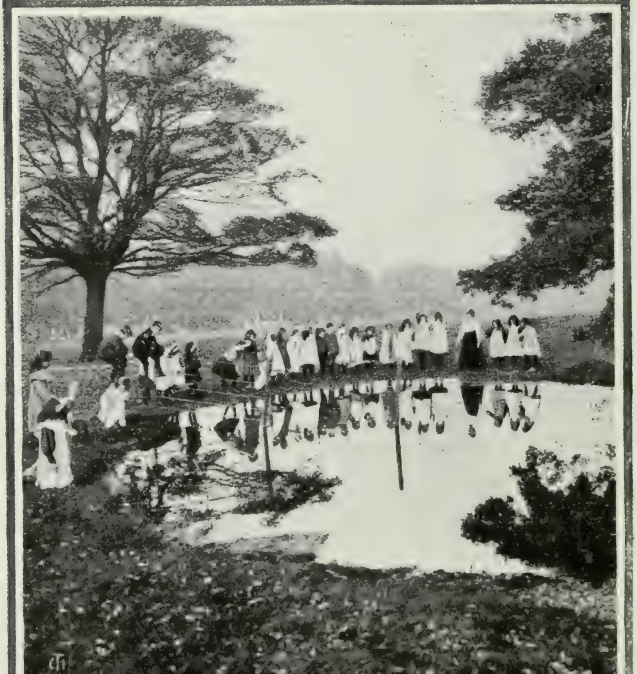
Essi giungono alla scuola alle 8,30 del mattino e vi rimangono sino a sera; ricevono 4 pasti al giorno e devono riposare (dormire) all'aperto, per due ore, dopo il pasto di mezzodì. Le ore di lavoro variano da due a tre, secondo l'età. Sono provvisti di coperte per le giornate fredde e di mantelli impermeabili per la pioggia ed appena è possibile devono stare all'aperto o nelle baracche aperte. Oltre ai bagni di sole, vengono sottoposti a bagni minerali, a doccie. Il medico scolastico esercita una continua sorveglianza sugli alunni; li pesa, ne esamina il sangue, il cuore, i polmoni, la nutrizione generale, lo sviluppo muscolare e scheletrico.

La scuola attualmente funziona dall'aprile alle feste di Natale: la spesa giornaliera pel vitto è di L. 0,60 per fanciullo.

Per riguardo ai risultati fisiologici — non tenendo calcolo del primo esperimento perchè troppo breve, di soli tre mesi — nel secondo esperimento, della durata di 5 mesi, si ottenne la guarigione di quasi la metà dei casi di anemia e di un terzo dei casi di scrofola, e grandi miglioramenti nei malati di petto e notevole diminuzione dei sofferenti di cuore.

L'aumento medio del peso del corpo degli alunni fu di 3 chilogrammi circa; molti superarono i 3 chilogrammi e mezzo; 11 raggiunsero aumenti da 5 ad 8 chilogrammi. Il corpo dei ragazzi divenne più forte, più largo, più alto e più resistente alle influenze del maltempo e della stazione fredda. Risultati migliori si eb-





ARITMETICA E STORIA NATURALE INSEGNATE NEL PARCO.

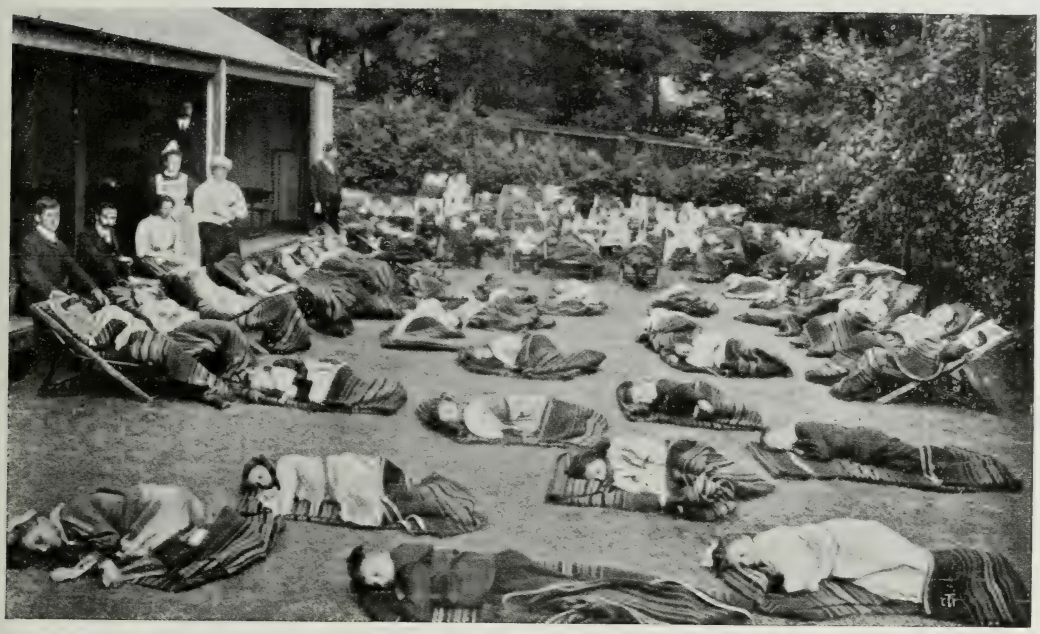
bero negli esperimenti successivi portati ad otto mesi di durata

Nè meno buoni furono i risultati educativi. I maestri notarono nei loro allievi un risveglio e un aumento di attività e di vivacità mentale, e dei ragazzi ritornati alle scuole ordinarie i direttori delle scuole stesse dopo 3 mesi riferivano che avevano potuto riprendere e continuare il lavoro scolastico in modo ordinario e per molti allievi con profitto maggiore. Lo sviluppo graduale dell'appetito, l'energia spiegata nei giochi, la vivacità del moto, tutto contribuisce a ridar salute, vigore e potenzialità di assimilazione cerebrale.

L'aria e il sole dànno maggior docilità, pulizia, puntualità, uguaglianza ai caratteri: le statistiche delle scuole di Mülhouse, di Colonia, di Elberfeld, della Contea di Londra, ci avvertono però d'un curioso fenomeno iniziale: e cioè dell'indifferenza, dell'apatia, dello scarso profitto che per il primo tempo presentano gli scolari trapiantati dalle scuole chiuse alle scuole all'aperto: la timidezza e la distrazione sono dovuti al rapido cambiamento d'ambiente e di vita scolastica: ma poi i vantaggi si stabiliscono evidenti, sicuri e duraturi.

Le scuole in piena aria di Londra, ciascuna per 75 ragazzi d'ambo i sessi, sono rette, ognuna, da due maestri e due maestre. Vi è anche addetta una nurse ed un guardiano, la cui moglie attende alla cucina della scuola. Gli alunni arrivano alle 9 del mattino e la spesa di loro trasporto in tram è sostenuta dal Consiglio della Contea. Appena giunti ricevono una prima refezione composta di *porridge* (una zuppa di avena) o di latte. Alle 13 secondo pasto di due portate semplici, sane e per quanto è possibile variate: minestra, pesce e patate, oppure carne, legumi e *pudding*. Alle 18, innanzi la chiusura della scuola, terzo pasto di latte puro, o di latte con the leggero o con cacao, tartine al burro o con *confitures* o frutta cotte. La spesa giornaliera è di circa 62 centesimi al giorno (un po' meno di tre scellini pei sei giorni della settimana). I parenti degli alunni contribuiscono a questa spesa nella misura delle loro forze, ma per la maggior parte essa è sostenuta da un *Voluntary Fund*, una specie di patronato delle nostre scuole.

Nelle *Open-air Schools* è imposta la siesta di due ore, dalle 14 alle 16 ed i ragazzi sdraiati su sedie a sdraio o su coperte, devono starsene quieti, ad occhi chiusi, per prendere sonno. Le lezioni sono date all'aperto o sotto ripari o baracche aperte da un lato. Non vi sono banchi di scuola, ma i ragazzi seduti su panche o su *pliants*, tengono sulle ginocchia un cartone, al quale appoggiano il libro o la carta, servendosi per scrivere di matite. L'insegnamento è oggettivo e pratico per quanto è possibile: ad esempio, l'aritmetica si insegna facendo prendere dai fanciulli stessi le misure della lunghezza dei viali, della superficie delle zone erbose, della circonferenza delle piante. Nell'insegnamento è pure compreso il lavoro manuale come pure il giardinaggio.



RIPOSO NELLE « OPEN-AIR SCHOOLS ».

I fanciulli zappano il terreno, lo liberano dalle male erbe e vi coltivano piante famigliari. Le passeggiate sono seguite da lezioni di disegno, invitando i ragazzi a riprodurre i fiori, le piante, gli insetti veduti. Giuochi e *sports*, passeggiate, canti corali, lavori di plastica allietano ed occupano utilmente gli scolari.

Così scorre la vita in queste scuole all'aperto, di cui, oltre a quelle quì in parte citate, fornisce esaurienti notizie finanziarie e tecniche la relazione del dott. Gatti presentata all'Associazione *Per la Scuola* di Milano.

A Milano, lo zelo e l'attività di varie associazioni e gruppi di autorevoli tecnici — ricordiamo con l'Associazione *Per la Scuola*, il comitato che collabora con la signorina Giuseppina Pizzigoni, studiosa appassionata dell'umanitario problema — stanno praticamente svolgendo un'opera che vorrà concorrere nobilmente nella pronta istituzione delle auspicate *Scuole all'aperto*, con il provvido aiuto del Comune e di enti benefici. — E ciò tanto a scopo sanitario che pedagogico, informandosi così a quei criterî che furono bene espressi dal sen. De Cristoforis in una sua passata interpellanza al Consiglio Comunale di Milano e dal dott. Della Vedova sugli alunni sordastri e «ripetenti».

A Padova, già funziona il *Raggio di sole* del dott. Randi; a Roma, a Verona, a Brescia, a Treviso, a Novara e in altre città sorelle si sta migliorando il già fatto e preparando terreno morale e materiale per la buona causa.

Certo uno dei più difficili problemi è la cernita dei fanciulli *gracili*, cernita che deve ottemperare a criteri clinici e didattici ad un tempo: e quesito importante è la scelta del terreno, l'ubicazione, le piantagioni, i mezzi di comunicazione.

Non bisogna dimenticare, sopratutto presso di noi latini alcuni concetti forse inutili presso le razze anglo-sassoni: e però il graduale, beninteso diffondersi delle *scuole all'aperto* deve rappresentare non un onere per i bilanci comunali o dello Stato — se così vorranno le leggi di domani — al solo scopo di imitare alcune istituzioni d'oltralpe, ma un giusto impiego di capitale.

Scuole all'aperto vuol significare diminuzione di spese di spedalità per scrofolosi e linfatici, diminuzione di ripetenti, aumento di valori sociali umani dal lato fisico e morale, indirizzo naturalistico e perciò eminentemente educatore della prima istruzione.

Tutti gli studî, le ricerche, le disposizioni d'ambiente, di persone e di cose, prima di istituire una scuola all'aperto devono poi essere fra di noi rivolti altresì ad evitare il pericolo che i nuovi asili divengano piccoli sanatorî, improduttivi come scuole, improduttivi come luoghi di cura.

Sieno cioè le bene auspicate istituzioni, *all'aperto*, sotto la protezione del sole che rafforza i muscoli e dell'aria che purifica il sangue: ma restino pur sempre, con più opportuni metodi, *scuole*, scuole al pensiero ed al cuore delle giovani reclute. **Dott. Prof. AMBROGIO MORI.**

IN DISTRIBUZIONE AI SOCI: **L'ANNUARIO GENERALE 1910**

2 nuovi fogli della Carta d'Italia: ANCONA e QUADRO D'UNIONE

ASPETTANDO IL SEGNALE DELLA PARTENZA.

UNA FRA LE PIÙ GRAVI FATICHE.
LA FIRMA AI CONTROLLI.

Le corse ciclistiche

(Ciò che erano — Ciò che sono).

Ritorniamo col pensiero alle origini.

Che volete? Fa bene ripresentarci alla memoria ciò che fummo, specialmente se trattasi dei tempi migliori della nostra esistenza, i tempi spensierati e giocondi in cui non avevamo altra preoccupazione se non quella di spendere con milionaria liberalità le magnifiche esuberanze della fervida nostra giovinezza.

Di tanto in tanto — senza forse neppure confessarlo a noi stessi — ci torniamo alle origini della nostra personalità turistica, e con una certa eco di rimpianto in fondo all'animo, ogni qual volta cioè in mezzo ai clamori delle odierne battaglie sportive che si combattono lontano dalle nostre cure fra una generazione che non è più la nostra, vien fuori un nome od un accenno relativo agli avvenimenti ciclistici dai quali già traemmo tanta virtù di precoci entusiasmi, tanta intensità di commozioni, tanto amore per la macchina vittoriosa sotto i cui auspici sorse il primissimo nucleo generatore del nostro Touring.

Vi rammentate?

Molti, oh molti anni — purtroppo! — sono passati da allora.

Il nostro Sodalizio non era peranco nato e nessuno avrebbe osato immaginarne i venturosi destini.

Sulle ampie strade rurali, talvolta perfino nelle vie cittadine, vedevansi comparire e trascorrere degli uomini stranamente appollaiati su di un'alta ed esile ruota come per effetto d'un prodigio d'equilibrio. Erano i primi assertori d'una nuova fede che poi doveva chiamare a sè tanta moltitudine di proseliti. Avevano il coraggio temerario degli acrobati e la tenacia incrollabile degli apostoli: nè il rischio delle formidabili cadute dalla vertiginosa altezza del biciclo li facevano esitare, nè gli scherni del pubblico sempre poco benevolo alle innovazioni li vergognavano.

Impavidi e noncuranti facevano il loro cammino e, come ogni precursore, lo insegnarono ad altrui. I bicicli si videro più frequenti dominare dalla loro monumentale altezza i panorami del nostro paese; cani e misoneisti ebbero un'occasione di più alle loro oziose caccie ed alle loro recriminazioni.

Era quel veicolo allora di una praticità piuttosto discutibile. Certo, viaggiando col cavallo di San Francesco si sarebbe maggiormente garantita, oltre all'integrità dei proprî connotati anche la sicurezza dell'arrivo a destinazione. Ma andatelo un po' a predicare a dei mattacchioni i quali, per la ragione dei venti anni che fre-

mevano e cantavano nel loro sangue irrequieto, non avevano gusto se non agli esercizî che presentassero qualche seria probabilità di rompersi l'osso del collo!

In tal modo, se la macchina non era ancor pervenuta alla funzione di strumento di viaggio, poteva ben servire pertanto quale saggiatrice della virtuosità e della forza dei rispettivi cavalieri.

Fu così che ebbero principio le gare. Fu in tal modo che lo *sport* del biciclo ebbe la precedenza sul turismo della bicicletta.

Le prime corse nacquero senza apparato e senza pretese. Avevano soltanto per pubblico i campioni concorrenti ed alcuni amici poco caritatevolmente disposti a godere lo spettacolo di qualche famoso capitombolo.

Si svolsero dapprima in forma modestamente privata ed amichevole, scegliendo per lizza un tratto di qualche stradone solitario. Ma il ciclismo faceva progressi. Presto comparvero le primissime biciclette e l'uso, sebbene costoso, andò divulgandosi.

Furono create le piste che richiamarono al paragone dei manipoli di pedalatori indiavolati, volanti in turbine alla conquista del primato.

La folla, conciliata con la bellezza appassionante del contrasto, gremì le arene, stipò le tribune, si addensò nei verdi prati circostanti plaudendo ed esaltando i più valorosi.

I nomi di Robecchi, di Alaimo, di Buni, di Ruscelli, di Pontecchi, di Momo e di tanti altri fortissimi e velocissimi campioni andarono alle stelle e furono più popolari di quelli degli uomini politici — il che è tutto dire. E le gare ciclistiche ebbero il periodo aureo del loro sviluppo e della loro considerazione in quell'epoca che noi possiamo chiamare la prima fase del ciclismo sportivo.

Intanto la bicicletta andava perfezionandosi e diffondendosi, a causa della diminuzione del prezzo di costo, anche fra i ceti meno abbienti. Si sperimentava già che il geniale ordigno, lungi dal rimanere un giuocattolo, sia pure di grande valore igienico, per la gioventù, diventava un potente ausilio pratico di moto e di comunicazioni.

Le strade si popolavano ogni giorno più di biciclette scintillanti al sole nella lucida e forte loro trama d'acciaio, scorrenti via agili e leggiere fra un gaio ed argenteo squillare di campanelli.

Le piste cominciarono a perdere una gran parte del loro fascino e la loro principale ragion d'essere venne meno. A che prò infatti rinchiudersi nel limite angusto di quel cerchio e percorrerlo monotonamente col gesto di cavalli da macina, quando il mondo era così vasto, e così bello e così sano a percorrersi ed a contemplare, visto sopratutto che, grazie alla bicicletta, si poteva superare in breve tempo e con poco sforzo distanze lunghissime, realizzando un godimento estetico ed una libertà di moto che la ferrovia non avrebbe mai potuto concedere?

E poi, se le gare in pista valevano a misurare il vigore e la perizia dei corridori, esse si svolgevano all'infuori della vita pratica vissuta e rappresentavano per così dire... della metafisica ciclistica, poichè nessun rapporto utile d'esperienza potevano fornire col vero e normale uso della bicicletta, vogliamo dire quello fatto sulla strada.

Un inconveniente gravissimo intervenne finalmente a vulnerare in modo quasi definitivo questa categoria di manifestazioni sportive. E fu il giuoco. L'istituzione dei totalizzatori, la febbre delle speculazioni, sparse il sospetto sui campioni, seminò la diffidenza ovunque, inquinò tutto l'ambiente in mezzo a cui tali corse si svolgevano e ne affrettò rapidamente il decadere.

Il pubblico disertò i velodromi, che dovettero rassegnarsi a chiudere i loro battenti. I pochi corridori superstiti esularono all'estero in cerca di maggiori e più remunerative battaglie. Ahimè, si era già arrivati ad un punto in cui i ciclisti migliori non correvano più per la gloria o per l'onore d'una medaglietta; ma agognavano ormai ai biglietti di banca!

In Italia dunque le piste erano andate una dopo l'altra malinconicamente scomparendo ed i possessori del comodo ed utilissimo cavallo d'acciaio, diventati legione, si davano in maggioranza alle gioie più pacate, ma più durevoli e profittevoli del turismo.

Ma rimanevano tuttavia dei giovani per i quali le attrattive del viaggiare, non bastavano a saziare le mal contenute e sovrabbondanti risorse dello spirito e del corpo.

Vi sono certi ricchi organismi che sentono il bisogno della lotta per imperioso richiamo dell'istinto. Essa rappresenta per loro un elemento essenziale ed indispensabile della vita com'è la luce per gli occhi e l'ossigeno per i polmoni.

Chi può dire di non aver sentito una volta nell'esistenza — massime negli anni primi del completo sviluppo fisico — questa inclinazione irresistibile?

E fortunati quegli adolescenti che pagano un tale tributo alle leggi di natura, sfogando gli impeti della giovinezza con l'affaticare e temprare il corpo all'aspro cimento delle gare sportive: non tutti, ahimè, possono uscire dalla crisi comune e decisiva che prelude alla virilità serbando l'animo ed i sensi forti, incontaminati e sani.

Ecco dunque il motivo per cui le corse ciclistiche risorsero presto trionfalmente. Solo l'agone mutò. Poichè, se le gare, oltre a servire di alimento alla giovanile passionalità, dovevano avere una portata ed un significato dimostrativo, non potevano svolgersi altrove che sulla strada, il loro campo naturale.

Ne venne di conseguenza che le competizioni di pura velocità, cedettero il posto alle prove di resistenza.

I percorsi delle gare ebbero da principio uno sviluppo di parecchie centinaia di chilometri. Vincitore fra i campioni partecipanti doveva logicamente riuscire l'individuo che, accoppiando le doti ingenite d'una robustezza muscolare di eccezione alla virtù moltiplicatrice d'un allenamento razionale, fosse pervenuto alla meta nel minor tempo possibile esaurendo esattamente nello sforzo del rapido viaggio il proprio patrimonio d'energia.

In altre parole, il primato competeva — facendo astrazione dagli incidenti ed accidenti imprevedibili della strada — a colui che si fosse dimostrato più tetragono alla fatica.

In seguito però si vide l'opportunità di ridurre la lunghezza degli itinerarî, giacchè, se normalmente riesce concepibile di poter pedalare durante quindici o venti ore consecutive, quando cioè non incomba sul ciclista altra cura all'infuori di quella d'arrivare comecchessia al termine fissato, l'esperienza rivelò invece che le corse troppo lunghe, aggravate poi dall'assillo permanente ed ansioso della lotta, si risolvevano in veri disastri per i concorrenti i quali finivano al traguardo decimati, malconci ed esausti.

Da allora il limite del percorso d'ogni grande gara si mantenne quasi invariabilmente fra i 250 ed i 300 chilometri. In tal guisa si otteneva di contemperare i due elementi opposti fonda-

mentali del corridore ciclistico: la rapidità e la resistenza. Così un maggior numero di coefficenti entrava a determinare le sorti del contrasto sportivo. Per strappare la vittoria occorreva non soltanto essere provvisti d'una gagliardia indomabile di garretti e di polmoni e di una ferrea forza di volontà, ma richiedevasi anche una rara elasticità di scatto, una pronta finezza d'accorgimento tattico ed una imperturbabile serenità d'animo a fronteggiare le disavventure improvvise della corsa.

Le gare ciclistiche su strada incontravano man mano sempre maggior favore popolare ora che la macchina e la lizza eran diventate di dominio pubblico. Ed in breve esse andarono foggiando per processo di selezione spontanea, un'aristocrazia di corridori che il secentismo non antipatico della prosa sportiva battezzò senz'altro per monarchi della strada.

Modesto scettro invero un manubrio di bicicletta, ma a cui tuttavia non si può contestare la regalità, in tempi nei quali l'amata cavalcatura metallica ha affermato perentoriamente il proprio dominio su tutte le grandi reti stradali.

* * *

Ma a rendere più intenso l'interesse suscitato da queste moderne giostre, si aggiunse la diretta partecipazione delle Ditte costruttrici di macchine e di pneumatici.

E' evidente che la vittoria riportata da un ciclista in una determinata gara sia dovuta, almeno per nove decimi, al valore ed alla fortuna personale dell'individuo. Si suppone a buon diritto inoltre che la Casa produttrice la quale affida a scopo di *réclame* la reputazione della propria merce ad un qualunque corridore, abbia l'avvertenza di munirlo d'un materiale preparato per la circostanza.

Poste queste considerazioni, ognuno di leggeri comprende quanto sia vaga ed incerta la dipendenza che si pretende stabilire fra il successo di un atleta e la superiorità della marca ciclistica ch'egli rappresenta.

Ma in materia di *réclame* chi si cura di codeste sofisticherie? L'essenziale per un commerciante è di far convergere sui proprî prodotti l'attenzione del pubblico.

1. Un'automobile pel rifornimento delle macchine. - 2. L'attacco ad una salita. - 3. La corsa in gruppo.

La *réclame* è l'anima del commercio, sentenzia un detto di spiccato sapore americano ormai salito alla dignità di proverbio indigeno. E noi non dobbiamo dolercene se per effetto di essa lo *sport*, da semplice sollazzo e passatempo che era, è stato promosso all'importanza tutt'altro che trascurabile di agitatore fecondo della ricchezza e di stimolo all'attività produttrice delle industrie nazionali.

La comparsa di questo nuovo attore direttivo alla ribalta dell'azione agonistica segnò la fine virtuale del così detto dilettantismo. Una tradizione si chiuse e lo *sport* del ciclo venne ad assumere una fisonomia completamente nuova.

Finchè nelle corse di biciclette, solo erano in giuoco l'ambizione e l'amor proprio — altri dica con retorica espressione l'onore — dei campioni contrastanti, poco importava se la preparazione delle membra a sostenere le dure vicende del contrasto era compiuta arbitrariamente e saltuariamente a spese delle ordinarie occupazioni.

In principio, quando il veicolo aveva ancora un prezzo elevato e la massa popolare serbava contro di esso quel vago senso di diffidenza che non manca mai di dimostrare verso tutte le cose nuove, il maggior contingente di ciclisti era dato dalla categoria degli studenti.

La bicicletta era il sogno fulgente che balenava loro di fra le odiose giaculatorie dei verbi latini e delle radici greche. Il buon papà commosso dalle iterate preghiere, finiva col promettere: « Sia: procura di far bene l'esame e te la comprerò ».

E non passava neppure pel capo dell'incauto genitore il presentimento di tutte le infedeltà alla scuola, delle quali sarebbe stato cagione quell'oggetto, donato quasi sempre a titolo di premio scolastico. Poichè la bicicletta faceva sbocciare il desiderio, la passione forsennata delle corse. E le corse richiamavano come condizione *sine qua non* l'allenamento e l'allenamento, dopo d'aver assorbito le vacanze, non si peritava di invadere anche i giorni e le ore dello studio a massimo scorno dei verbi latini e delle radici greche delle quali giungeva poscia, inesorabile vindice, l'esame.

Dicevamo adunque che le Case industriali di biciclette le quali ponevano sulla partita d'una battaglia sportiva la posta del loro successo commerciale, richiedevano dai corridori delle garanzie meno aleatorie di quelle che potevano offrire degli scolari in temporanea incompatibilità di carattere con le lingue morte e viventi.

Le Ditte per contro pretesero di avere a loro completo servizio degli uomini che presentassero se non l'assoluta sicurezza, almeno un certo grado di probabilità di riverberare su di esse gli splendori della vittoria contesa e strappata agli avversari. Si rendeva quindi indispensabile che i loro militi dedicassero allo *sport* della bicicletta tutto il tempo che occorre per completare e mantenere una accurata educazione atletica. Venne perciò a formarsi una nuova professione, quella del corridore ciclista.

Ancor oggi questi porta la qualifica di *professionista* per distinguerlo dagli altri che non percepiscono stipendi od emolumenti di diversa indole e che non concorrono a premi in danaro. Ma la distinzione è puramente formale, poichè il campione dilettante rimane tale fino a che egli non creda di aver compiuto il tirocinio sufficiente da permettergli di passare nella categoria dei campioni... non onorari.

O dio, non ostentiamo un alto disdegno per il *mestiere* del ciclista, lamentando come sogliono gli incorreggibili *laudatores temporis acti*, la decadenza dei caratteri e dei costumi. Quella del corridore ciclista è una condizione sociale non meno onorevole e non più inutile di tante altre che pure riscuotono la generale e rispettosa considerazione dei contemporanei.

Male, cotesti giovanotti, non ne fanno ad alcuno; al contrario! E se parecchi riescono a raggranellare ad ogni fine d'anno qualche migliaio di lire, possono ben proclamare d'averli guadagnati con sudore — sudore una volta tanto, non metaforico.

* * *

Come si svolge oggidì una grande corsa ciclistica su strada?

Fa proprio d'uopo che in questa *Rivista*, la quale parla ad un pubblico di lettori composto nella sua gran maggioranza di iniziati alla pratica sportiva del pedale e che prima di assaporare le gioie pacate e profonde del libero e minuto turismo, chi più chi meno provarono le acri e veementi sensazioni della lotta — si tenti la descrizione d'una delle tante contese sportive di cui il giornalismo quotidiano — perfino quello più austero — ci ammanisce con grande lusso di colore e di particolari, la narrazione, quasi ogni settimana?

Tracceremo noi a scialbe linee generiche il quadro tante volte rifatto delle partenze avvenute nel buio fondo della notte rotto a tratti dal barbaglio del magnesio lampeggiante, mentre una folla nera di spettatori fa gli addii ed urla incoraggiamenti ed auguri? O piuttosto rinnoveremo le viete ipotiposi delle schiere correnti sotto il morso dello stellone infuocato, avvolte in uno spesso nimbo di polvere, o percosse dai rovesci implacabili della pioggia, soffocate dal vento, spruzzate dal fango, intirizzite dal gelo?

E gli arrivi nelle arene dense di popolo ondeggiante ed acclamante, noi cercheremo di rievocarli? Ohibò, per farci sorprendere in flagrante di luogo comune dagli innumerevoli che hanno avuto occasione di assistere a simili scene o di leggerne i resoconti estesi con l'immediata vivezza d'immagini sgorgante dalla pronta pittura del fatto singolo?

No; ci basterà in queste note sommarie di aver reso ed oseremmo dire, rivelato al grosso pubblico poco addentro alle segrete cose delle competizioni ciclistiche odierne, il meccanismo intimo che impernia e muove codesti innocui eppure intensi drammi.

Molti, anche fra coloro che si tengono con diligenza al corrente della cronaca sportiva, pensano che basti, per trionfare in una corsa su strada, una ben riposta fiducia, ed una adeguata utilizzazione de' proprî mezzi combattivi.

Errore. Così sarebbe se le gare come alle origini, rappresentassero un semplice contrasto di valori individuali.

La qual cosa, se pure ancor si verifica, accade rarissime volte. La verità è che la vittoria d'un qualunque campione nelle corse che si svolgono attualmente sulle nostre grandi strade è quasi sempre la resultante d'un complesso combinato di sforzi, d'un fascio di volontà sapientemente disciplinate e dirette e d'una quantità di ignorati sacrifizi collettivi. Poichè ogni corridore celebrato, assunto agli stipendi d'una Ditta di biciclette, è condottiero d'un piccolo drappello di corridori che seguono sotto i suoi ordini le insegne dell'industria da lui rappresentata ed ai quali è deferita la missione precisa di aiutare la fortuna di colui che vien chiamato inglesemente (una volta tanto non a sproposito) il *leader*.

Il *leader* è realmente, di regola, il ciclista più forte, più energico, più intelligente, più completo insomma del proprio gruppo, o almeno si

suppone che tale egli sia. Ovvero qualcuno già lo supera, segnatamente se quegli trovasi in stato di iniziale decadenza; ma si continua a lasciare alla testa del suo manipolo, capo autorevole e privilegiato beneficiario d'ogni eventualità di vittoria *il vecchio leader*.

La ragione facilmente si comprende quando si consideri che agli effetti della *réclame*, le Ditte industriali fanno più conto del trionfo ottenuto da un campione di grande fama e popolarità che non dell'affermazione d'un carneade — qualunque ne sia il valore intrinseco.

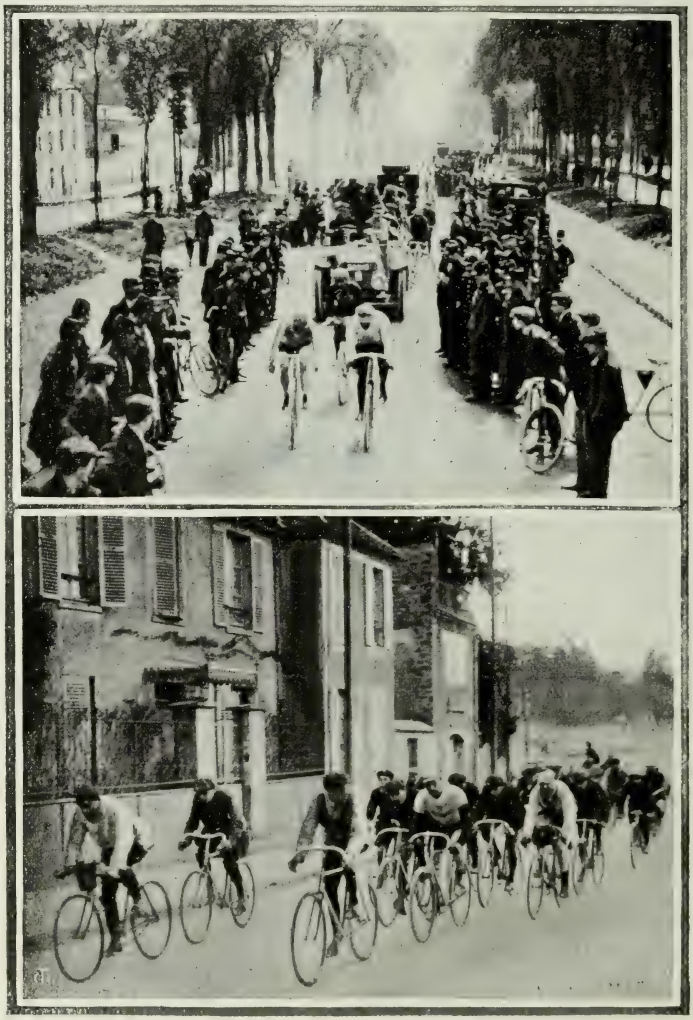
Tutti conoscono come il commercio sappia giovarsi dell'osservazione psicologica esercitata acutamente sulle folle. Un corridore celebre ha un numero infinito di ammiratori fanatici. La sua vittoria ha sempre una grande eloquenza probativa: essa è la più clamorosa, e soddisfa una quantità maggiore di aspettazioni.

E' per questo motivo che i componenti la piccola falange ricevono la loro parola d'ordine e per lo più la osservano.

La consegna è di adoperarsi in ogni modo e con ogni sforzo a facilitare il primato del favorito. Al favorito è riservata la brillante parte di primo violino, mentre essi, i gregari — poveri diavoli! — debbono contentarsi d'un modesto ruolo d'accompagnamento. Quantunque, a dire il vero, gli accompagnati siano proprio loro, perchè al contrario di quanto accadeva negli antichi combattimenti, i duci se ne stanno — almeno per un buon tratto della corsa — immediatamente dietro le biciclette dei loro soldati, risparmiando le forze per l'attacco supremo. Intanto i militi fingono degli assalti, improvvisano, ora l'uno ora l'altro, delle fughe, scaramuccie che servono ad inquietare ed a stancheggiare i nemici, senza che il loro capo debba alterare la comoda — sebben forte — uniformità d'andatura.

In questo giuoco vario di tentativi e di finte a soverchiarsi vicendevolmente, i diversi partiti intanto si sorvegliano con vigile diffidenza per sventare ogni conato d'evasione, che qualcuno fra i più valorosi concorrenti potrebbe attuare.

Poichè a nessuno sorride l'idea di rimanere *staccato*.



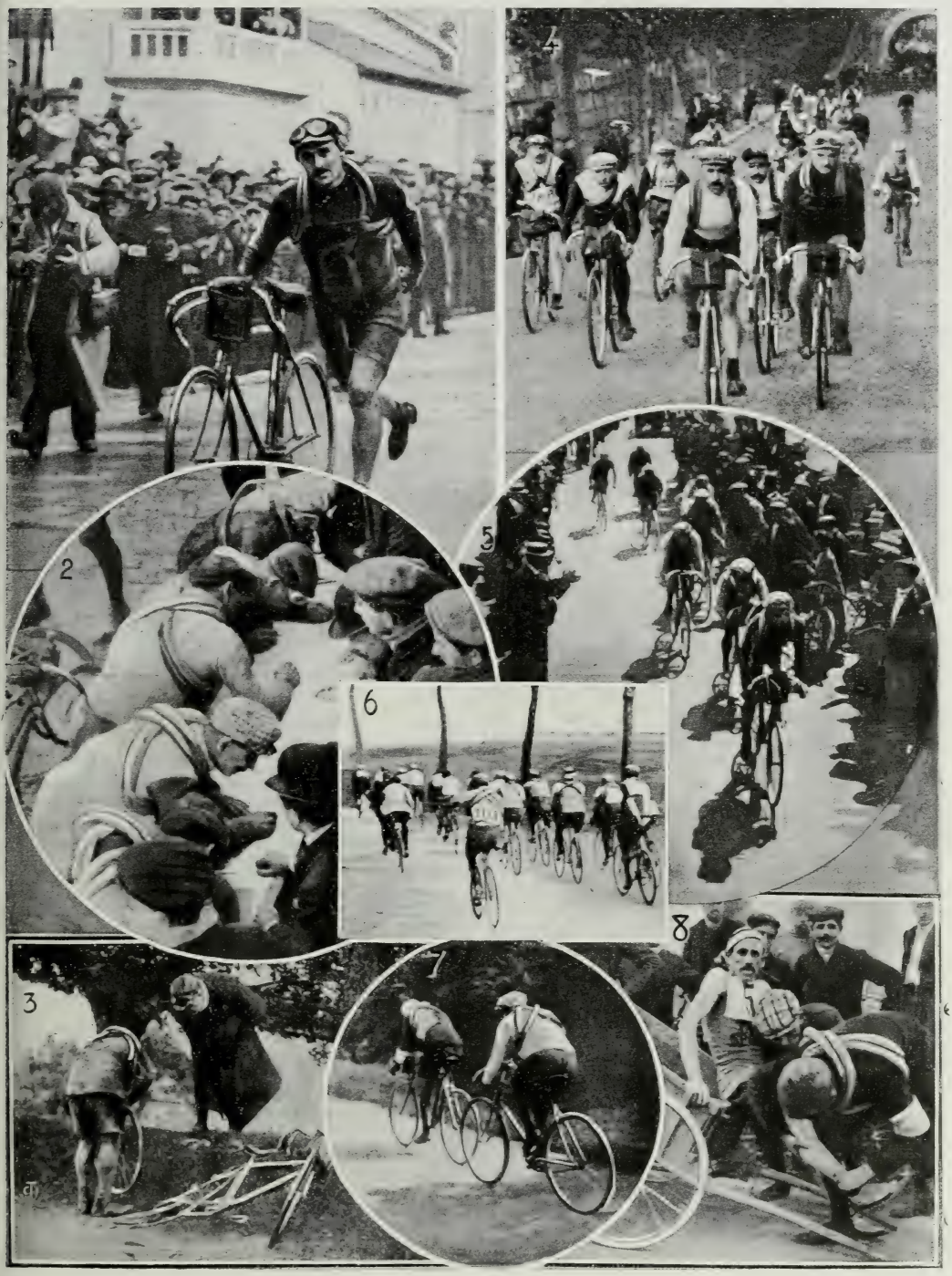
1. L'arrivo al posto di controllo. - 2. Attraversando l'abitato.

La solitudine del campione, quando è conquistata con l'agile fuga verso il traguardo di arrivo, gli gonfia il petto d'orgoglio e di speranza e gli centuplica le forze ad aumentare l'intervallo che lo divide da' suoi insecutori. Per contro l'isolamento determinatosi in seguito a qualche disgraziato incidente (cadute, rotture di macchina, foratura di pneumatici, di freno), o peggio per un mancamento di vigore, ha per doloroso corollario la depressione fisica che succede infallibile allo scoramento, alla impazienza ed alla collera.

Ed è tanta l'importanza riconosciuta a questo elementare principio psicologico, che ogni qualvolta ad un forte accade qualche disgrazia per via, è una gara generale ad accelerare la corsa per ridurlo solo a combattere con l'ignoto: sulla via che gli si stenderà innanzi lunghissima e desolata.

Mentre d'altro canto quei pochi che rimangono a far parte dell'assottigliato manipolo dei superstiti (specialmente verso la fine della contesa) invocano a sè stessi la fortuna d'una qualunque circostanza che a ciascuno consenta di deludere la vigilanza degli altri, e di liberarsene con una corsa improvvisa e celerissima.

Sembra quasi che fra di loro esista una misteriosa forza di coesione. Se infatti la strada è buona e tutto procede regolarmente, il gruppo



1. Un arrivo sensazionale. Il vincitore tocca il traguardo spingendo a mano la bicicletta resa inservibile da una rottura della catena. - 2. La gara della firma al controllo. - 3. Da ciclista a meccanico. Un corridore sfortunato che ripara un guasto alla bicicletta. - 4. Sorvegliandosi reciprocamente. - 5. Sotto l'ardore del meriggio. - 6. Una fuga. - 7. Isolati! - 8. Un massaggio durante la corsa.

avanza serrato. La seconda linea dei corridori è come attaccata alla ruota posteriore dei ciclisti che vanno innanzi; par quasi che i primi si trascinino dietro a forza gli altri e difficilmente riesce loro di scrollarseli d'intorno. Tutti i giri, i *zig-zag* che piacerà al capofila di tracciare, verranno seguiti ed imitati dai compagni. Ma se un carro di fieno si trova ad occupare con la sua massa la strada e l'orizzonte, se un'automobile passa fra un nembo di polvere, se un cavallo s'imbizzarrisce e scalpita, se il binario d'una tramvia provoca una caduta quasi generale — il campione, addestrato alla pratica delle sorprese, ne approfitta immediatamente; il dorso inarcato, la testa curva sul manubrio, egli scatta con impulso potente e via come una freccia.

Gli altri, oltrepassato il carro, il cavallo, l'automobile o rimessi dal duro capitombolo, s'accorgono del tiro. Ma il furbo è già lontano.

Si vede solo un piccolo ciclista arrancante a tutte forze che si muove in fondo alla strada, seguito da una nuvoletta di polvere, che rimpiccolisce in distanza e dispare.

Ed allora è un coro d'imprecazioni, è una caccia disperata, una corsa anelante su per le salite fiaccanti, una corsa a rompicollo giù per le erte e perigliose discese. E' un urtarsi brutalmente ai posti di controllo per poter giungere prima degli altri ai tavoli delle firme e tracciare il proprio nome sotto quello del fuggitivo, il quale non di rado ha avuto cura di spezzare la penna subito dopo essersene servito, allo stesso modo che le milizie in ritirata fanno saltare i ponti e le strade che ancora li uniscono al nemico.

Non importa. Alcuni intingeranno il dito nel calamaio ed eseguiranno la loro sigla senza pretese calligrafiche. Appena compiuta questa che per ogni campione è la più odiosa bisogna d'una gara, ed appena informati laconicamente dagli astanti circa il vantaggio ottenuto su di loro da chi li precede — balzeranno in sella per continuare il furibondo inseguimento.

Ma se il fuggitivo è veramente un forte di corpo e di volere, se non si sarà affievolito nel parossismo del pedalare, se nessuna disgrazia lo avrà appiedato, se non avrà trovato a sbarrargli la via qualche aborrito passaggio a livello — ei seguirà solo in superba solitudine e giungerà primo, irriconoscibile ed esultante al termine della immane fatica tra le frenetiche ovazioni della folla in attesa.

***

Tale press'a poco la fisonomia estetica e sportiva di una corsa ciclistica su strada.

Se queste gare dal punto di vista dell'igiene siano benefiche o dannose, io non saprei dire.

Del resto, in materia, anche le opinioni degli uomini di scienza sono disparate e contraddittorie.

Certo si è che le gare, mentre entusiasticamente bandiscono e divulgano l'amore della macchina preziosa e del sano esercizio muscolare che ne risulta, costituiscono per la nostra gioventù una non vana scuola d'energia e di emulazione.

SILIO CARPANI.

RASSEGNA D'IGIENE.

Marconigrafia e Malattie.

Col progresso diminuiscono le epidemie: ma se l'igiene moderna impedisce i « flagelli pestilenziali,» l'industrialismo, il *surménage* professionale, e le applicazioni elettromeccaniche creano ogni giorno morbi nuovi e lezioni svariate.

Madre natura vuole globalmente avere pressochè immutata la cifra di morbilità e di mortalità. Le leggi del cielo vitale non soffrono violazioni.

Dopo i mali provocati dal cinematografo, dai Raggi Röntgen — lesioni visive, cutanee e nervose — abbiamo oggi a segnalare i disturbi causati dalla telegrafia senza fili; il De Bellile riferisce di congiuntiviti, di infiammazioni della cornea, di eczemi ribelli, di palpitazioni di cuore, osservate negli addetti agli impianti radiotelegrafici: forme morbose che ricordano quelle prodotte dall'arco voltaico. Si tratta dunque di accidenti professionali serî e che esigono l'applicazione di misure precauzionali, tanto più che, a poco a poco, la telegrafia senza fili va generalizzandosi nell'esercito e nella marina.

Si consiglierebbe ai telegrafisti marconiani di usare occhiali in vetro giallo o aranciato, che proteggano gli occhi dagli effetti dei raggi chimici e ultra-violetti della scintilla elettrica.

Frutta e Microbi.

Sta per cominciare la primavera: i rivenditori ambulanti di frutta e di ortaggi accorrono agli Uffici comunali a farsi rilasciare il permesso di vendita e... a dare garanzia di igiene, nell'attesa che le fragole, le ciliegie vengano fresche e scarlatte, a riempire il mercato. Intanto che la terra sta confezionando i graditi frutti, diamo un'occhiata alle ultime analisi bacteriologiche fatte da Filassics e Sustory: c'è di che pregustare i frutti... canditi di parassiti che ci offre la vendita cittadina.

Buona fortuna che nello stomaco nostro c'è un provvidenziale laboratorio chimico che s'incarica — con la secrezione di acido cloridrico e con i poteri di difesa umorale del viscere stesso — di distruggere gran parte dei germi e di neutralizzare l'azione di molto.

Cinque campioni d'uva sono stati prelevati, a tre ore pomeridiane, dal banco d'un botteghino d'una via movimentata e poco soleggiata: facendo la coltura con l'acqua sterile in cui si lavò l'uva, si constatarono — con i precisi metodi di numerazione microscopica — fino a 575 mila germi per centimetro cubo, e, insieme a germi banali, bacilli e cocchi della suppurazione, e altri parassiti dannosi. Campioni di fragole e lamponi dettero analoghi risultati, prelevando le frutta da venditori ambulanti.

Morale: laviamo la frutta.

L'acqua dei laghi è potabile?

In questi ultimi tempi si sono fatti molti studî per verificare se l'acqua dei laghi, naturali ed artificiali, possa essere potabile, ciò che sarebbe assai vantaggioso per molte ragioni.

S'è osservato, ad esempio, che le acque superficiali del Lemano variano da 3 a 25 centigradi, dall'inverno all'estate, che la temperatura degli strati profondi è pressochè invariabile sui 4 gradi: negli strati medî, a 30 metri, essa non sorpassa i 14 gradi: a 40 metri s'arresta a 8.

Alcuni igienisti sostengono che l'acqua dei laghi non sarebbe favorevole allo sviluppo del bacillo del tifo.

Allo stato delle ricerche, affermazioni assolute non possono essere date sulla potabilità delle acque lacuali: occorre studiare ancora: poi si potrà concludere.

Ciò non toglie che molte popolazioni sieno costrette a bere — senza gravi inconvenienti — acqua del vicino lago.

il Medico del "Touring"

«Saturno» Razza Besnate. Vincitore del Derby Reale 1910 disputatosi il 24 Aprile u. s. all'Ippodromo delle Capannelle (Roma).

L'Ippica in Italia

x x x

Il Derby reale, corso il 14 aprile sull'ippodromo delle Capannelle, ha ancora una volta dimostrato come siano fallaci le discussioni sulla carta, cioè le induzioni a traverso gli elementi dubbi delle *performances*. L'abilità nello scegliere un favorito è un po' simile alla scelta dei numeri al lotto, poichè ha spesso il valore di una cabala; e l'esperienza ci ammonisce ormai che considerare un cavallo come una macchina, facendo sul prossimo galoppo una discussione che spesso vorrebbe essere documentata, è un assurdo. Non vogliamo affermare, con questo, che si debbano completamente trascurare tutti quegli elementi concreti che possano contribuire al nostro giudizio; ma vogliamo soltanto dire che la bontà di un cavallo va ricercata sopra tutto con l'intuito felice.

Ma le delusioni a che giovano? Battuti *Sambar* e *Wistaria* nel Derby, domani alla prima gara importante che si disputerà, il pubblico continuerà a prediligere quei concorrenti che siano già stati sfruttati in corse precedenti, perchè li ha avuti più in vista.

Oggi lo *sport* ippico non è più quel che era, perchè è peggiorato. Sono aumentate le corse ed i premi ed è aumentato anche il numero dei cavalli; ma le gare di gran lunga superano il valore e la quantità dei concorrenti ed esiste così una sproporzione tra i programmi e il materiale disponibile.

Nè questo è tutto: esiste anche una minor preoccupazione del cavallo, considerato come un elemento da sfruttare; e lo si fa correre troppo, su tutte le distanze, in *handicaps* o in corse a vendere, come in prove classiche, che in verità sono pochine tra noi. Abbiamo così due danni: uno riguardante le corse, con le continue e spesso rapide inversioni di forma, l'altro, il più grave, riguardante l'allevamento.

Le inversioni di forma sono più facili ad essere rilevate dal grosso pubblico, il quale le sente e le subisce attraverso le scommesse. Perciò su questo punto basterà dir brevemente. Pigliamo ad esempio un cavallo che è giunto secondo nel Derby, *Carducci*. Questo figlio di *Kadikoi* fu battuto nel Premio Sansonetto da *Doidicete*, ricevendo tre chili; e su questa forma non aveva alcuna *chance* nella classica prova italiana. Eppure, vi figurò con onore, precedendo all'arrivo concorrenti molto più serî, dai quali era barrato nettamente sulla carta. Si credette, dopo la prova, che *Carducci* valesse molto di più e che solo nel *Derby* avesse dato la sua misura, dimostrando tutta la sua bontà. Poteva esser vero, perchè un allenatore che debba preparare un cavallo per una grande corsa, si preoccupa sopra tutto di questa e nelle prove precedenti non fa che dare al suo soggetto dei galoppi pubblici, per portarlo al meglio della sua condizione e, nel contempo, avere anche una linea approssimativa rispetto agli altri concorrenti. Poteva dunque esser vero; ma dopo soli tre giorni *Carducci* è battuto facilmente, a una lieve differenza di peso, da *Wirawila*, una puledra che la

scuderia Sir Rholand considera di parecchi chili inferiore a *Sambar*. Contribuirono all'insuccesso la monta dell'allievo, la mancanza di andatura e la distanza più breve? Comunque sia, un cavallo realmente superiore avrebbe dovuto vincere in un *canter*.

Noi ci limitiamo a questo solo esempio, come il più recente, ma ne potremmo citare molti altri. Non aveva lo stesso *Sambar* battuto a Pisa, pochi giorni prima, dandogli due chili, *Saturno?* Ma occupiamoci della questione più vitale, che è anche più conforme all'indole di questa rivista; e parliamo dell'allevamento.

***

Il materiale ippico di cui disponiamo è mediocre, per non dir cattivo. Questo dimostra dunque che il nostro allevamento è in decadenza, e che oggi è vana speranza rivedere cavalli del valore di un *Sansonetto*. La colpa non è solo degli allevatori, ma anche del Governo, il quale non ha trovato ancora una efficace forma d'incoraggiamento per migliorare il materiale ippico, quasi che le corse rappresentino soltanto un elemento di svago o un incentivo alla scommessa e non siano anche un mezzo per contribuire alle sorti della produzione, atta, attraverso il puro sangue, a fornire all'esercito dei buoni cavalli. Noi vorremmo che il Governo stabilisse un maggior numero di premî agli allevatori, che cioè formasse una piccola schiera di produttori non preoccupata di fornire dei cavalli da ippodromo, ma esclusivamente preoccupata di dare dei buoni cavalli.

Ma se manca questo pur necessario ausilio governativo, i nostri allevatori non hanno diritto alla nostra simpatia perchè dovrebbero fare di più e di

DEMETRIO, PRINCIPE DORIA PAMPHILI, DERBY ITALIANO 1908.

DEDALO, RAZZA DI BESNATE, DERBY ITALIANO 1909.

IL «FINISH», IN UN DERBY INGLESE DISPUTATO AD EPSOM (INGHILTERRA). (Fot. Argus).

1. Andreina, T. Rook - 1884.
2. Rosemberg, razza di Sansalvà - 1885.
3. Enio, Gen. Agei - 1886.
4. Carlandrea, Sir Rholand - 1887.

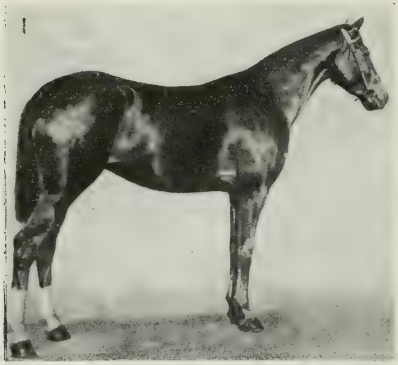
meglio. Il nostro allevamento rispecchia le condizioni particolari dello spettacolo ippico: come le corse non ci rivelano che dei cattivi cavalli, il nostro allevamento non ci rivela che dei mediocri stalloni, delle cattive fattrici e una scarsa cura dell'alimento e dell'igiene degli animali. Che fanno i nostri allevatori? Quali i loro sistemi? Quali le loro finalità?

Gli allevatori italiani sono in gran parte proprietarî di scuderie da corsa. Essi logorano il loro materiale nelle gare e poi lo passano all'allevamento. Così in razza non vanno animali sani, giovani e floridi, ma mezzo stronchi, sfiniti da una successione di sforzi, spesso vecchi. Una cavalla che sia stata battuta più volte, in *handicaps* o in corse a vendere, e si sia dimostrata inutile, è messa all'asta o ceduta privatamente per poche centinaia di lire. Ebbene, questa rozza, che potrebbe al più essere attaccata a un biroccio, passa spesso in razza. Quali buoni prodotti potrà generare? Essa non rappresenta che una infezione.

Ma il male non è solo questo. Quali cure si hanno tra noi pel cavallo? Da noi si ignora la zootecnica, non si hanno elementi serî per formare

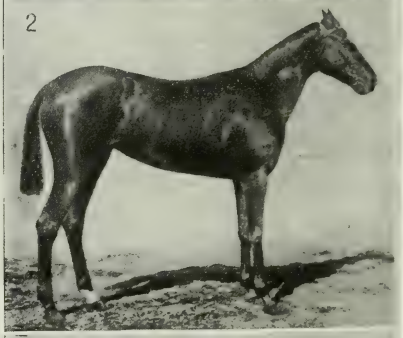
VINCITORI DEL DERBY REALE ITALIANO.

1. Filiberto, Principe di Ottaiano - 1888.
2. Rabicano, C. Calderoni - 1889.
3. Doralice, C. Calderoni - 1890.
4. Barone, razza Sansalvà - 1891.



degli animali sani e forti. Preoccupati di spendere il meno possibile per poi vendere alle migliori condizioni, i nostri allevatori non dedicano al puledro tutte le cure che merita: essi cercano di disfarsene come una merce, al più presto possibile. E il compratore, a sua volta, ha fretta di intascare il danaro speso e comincia a sfruttare subito il suo acquisto nelle gare. Noi vediamo così che i cavalli corrono un numero eccessivo di volte e, peggio, vediamo che i due anni sono arrestati nel loro sviluppo dalle troppe prove che forniscono. In nessun altro paese i due anni sono così maltrattati come in Italia. La media delle corse ad essi riservate è già eccessiva e, se le Società hanno fatto male i loro programmi, i proprietarî potrebbero, se più avveduti e più abili, correggerli, limitando le loro iscrizioni. Ma essi invece, allettati dal premio, non guardano tanto pel sottile. Battuti, ritentano la sorte: nuovamente battuti, tornano all'assalto; e così, quando hanno guadagnato tre o quattro mila lire, hanno anche peggiorato i loro puledri. Spesso peggiorano i puledri senza guadagnar neanche le tre o quattro mila lire.

Ora, se da me-



1. Arcadia, Duca di Marino - 1892.
2. Festuca, Scuderia Don Rodrigo - 1893.
3. Sansonetto, C. Calderoni - 1894.
4. Oranyeb, G. Modigliani - 1895.

VINCITORI DEL DERBY REALE ITALIANO.

1. Goldoni, T. Rook - 1896.
2. Hira, Sir Rholand - 1897.
3. Simba, Sir Rholand - 1898.
4. Elena, March. Serramezzana-Flori - 1899.

1. Giordano, B. D. T., 1900 2. Karibo, Sir Rholand, 1901 3. Tocsin, razza Volta, 1902

diocri fattrici sono già nati dei mediocrissimi puledri, da puledri logori si hanno pessimi cavalli. E' così tutto il sistema ippico in Italia è sbagliato e converrebbe rifarsi da capo.

Il torto è, come si è detto, anche delle Società. Noi insistiamo su questo punto. Esse non hanno solo dei programmi sproporzionati alla nostra potenzialità e non hanno solo la colpa di aver stabilito troppe prove pei due anni. Quasi tutti i programmi italiani sono errati dal principio alla fine. Fatti per chiamar pubblico e non per migliorare il materiale.

Anche qui un esempio, il più tipico e il più grave, il Derby. Questa severissima prova, su una distanza di 2400 metri, si corre nell'aprile, cioè all'inizio della stagione ippica, quando i puledri non ancora si sono consolidati. E ad essi si deve far subire una preparazione rapida e frettolosa, che li estenua e li abbatte, per averli pronti alla prova. Sono così i migliori cavalli che risentono il danno di questa prova, che in tutti gli altri paesi si corre più tardi, specialmente nel giugno.

Ma il Derby in Italia si seguiterà a correre nell'aprile, perchè Roma non può indire in altro periodo la sua seconda riunione, nè può rinunziare alla prova.

Un altro esempio della bontà dei nostri programmi ci è offerto dal numero delle corse a sopraccarichi e discarichi, numero esorbitante che le fa simili a dei cattivi *handicaps*, e mette nella stessa linea di successo il cavallo ottimo e quello mediocre. Si dirà che

Creso, E. F. Bocconi, 1906.

Belbuc, E. F. Bocconi, 1907.

VINCITORI DEL DERBY REALE ITALIANO.

1. Esquilino, Sir Rholand 1903. 2. The Oak, razza Casilina, 1904. 3. Onorio, Principe Doria Pamphili, 1905.

i cavalli di classe hanno le prove classiche. Ma quante sono? Le vere corse classiche tra noi si possono contar sulla punta delle dita. La verità è ben altra: si vuole che le corse abbiano molti partenti, e si bada perciò più alla quantità che alla qualità. Oggi, il vincitore di una grossa corsa a peso per età può restarsene in scuderia, perchè, se non è di molto superiore agli altri, si trova dalle condizioni stesse dei programmi in istato d'inferiorità, rispetto ad avversarî anche mediocri.

***

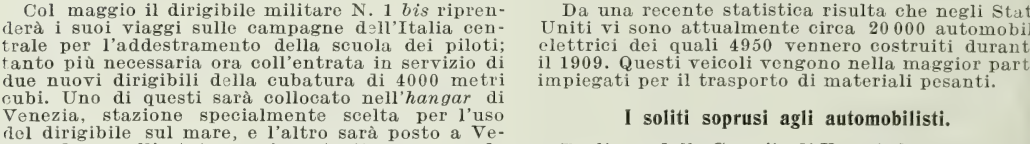
La presunzione non è estranea alle deficienze del materiale ippico. In Italia non manca solo una suddivisione netta tra le varie classi di cavalli, ma anche manca una vera differenza tra allevatori, allenatori e proprietari. Un allevatore è di frequente anche allenatore e proprietario. Chi non sa tra noi allenare un cavallo? O meglio: chi capisce che anche l'allenare è un'arte? Tutti dunque, o quasi tutti, allenatori, per la vanità o pel risparmio.

Perchè lo *sport* ippico è peggiorato per la vanità e per la cupidigia. Si tengono i cavalli da corsa come un lusso e, nello stesso tempo, si vuole che questo lusso sia redditizio...

E' finita la vera nobile passione: anche le corse sono una industria.

E noi parliamo di favoriti e li discutiamo sulla carta? Meglio è gittare un grido di allarme; e noi speriamo che questa severa critica sia raccolta e dia qualche frutto.

A. COTRONEI.



IL TURISMO NELLA LEGISLAZIONE E NELLA STATISTICA

La flotta aerea in Italia.

Col maggio il dirigibile militare N. 1 *bis* riprenderà i suoi viaggi sulle campagne dell'Italia centrale per l'addestramento della scuola dei piloti; tanto più necessaria ora coll'entrata in servizio di due nuovi dirigibili della cubatura di 4000 metri cubi. Uno di questi sarà collocato nell'*hangar* di Venezia, stazione specialmente scelta per l'uso del dirigibile sul mare, e l'altro sarà posto a Verona dove nell'estate verrà costruito un secondo *hangar*. Oltre questi due dirigibili una terza unità sarà pure costruita e verrà lasciata coll'uno *bis* a Bracciano e la Brigata specialisti del Genio spera entro il 1911 di ultimare un altro dirigibile a grande cubatura per la marina che sposterà 8200 m. c.

Contemporaneamente si darà sviluppo alla soluzione del volo col più pesante dell'aria e l'*hangar* di Centocelle si arricchirà di nuovi aereoplani.

E' con vero compiacimento che segnaliamo questi progressi della navigazione aerea nelle sfere ufficiali.

Per il cinquantenario del risorgimento a Palermo.

La Sicilia si appresta quest'anno a festeggiare il cinquantenario della sua liberazione e nella città di Palermo si è costituito un Comitato presieduto dal sindaco per commemorare la più bella pagina dell'epopea garibaldina.

Il Governo non ritenne giustamente di rimanere estraneo alle feste e fino dallo scorso anno con apposita legge elevò a monumento nazionale lo scoglio di Quarto, sacro alla memoria degli italiani. Ora il Parlamento ha votato una legge che approva la spesa di L. 250 000 quale contributo agli oneri che dovrà sostenere il Comitato al quale è pure data facoltà dell'emissione a scopo commemorativo di due francobolli facoltativi, uno da cinque, l'altro da quindici centesimi aventi corso nel Regno e da essere venduti esclusivamente in Sicilia dal 1 aprile al 30 giugno con l'aumento di cinque centesimi, sul prezzo normale di vendita, che andrà a beneficio del Comitato. I viaggiatori godranno inoltre del ribasso del 60 per cento sulle ferrovie dal 15 aprile al 15 luglio e potranno prendere i biglietti a qualunque stazione del Regno assieme ad una tessera di L. 10. Questi ribassi si avranno anche per i viaggi da compiersi in tutta l'Italia.

Per tali viaggi, ricordino bene i nostri soci, che sarà una guida peculiare la nostra Carta d'Italia ormai completa per la Sicilia. Ecco come la nostra Associazione sa bene sposare la causa del turismo con quella del patriottismo

Gli automobili elettrici nell'America.

Da una recente statistica risulta che negli Stati Uniti vi sono attualmente circa 20 000 automobili elettrici dei quali 4950 vennero costruiti durante il 1909. Questi veicoli vengono nella maggior parte impiegati per il trasporto di materiali pesanti.

I soliti soprusi agli automobilisti.

Togliamo dalla *Gazzetta di Venezia* la seguente notizia che desideriamo diffondere perchè gli automobilisti si regolino a boicottare certi Comuni i quali credono di ristorare le loro finanze con delle illecite contravvenzioni.

Uno dei Comuni più misoneisti — anche questo abbiamo rilevato altre volte — è quello di Mestre. Mestre è diventata il terrore degli automobilisti: lo sciagurato che ha transitato per il paese colla maggiore circospezione del mondo per non suscitare incidenti spiacevoli e provocare giaculatorie da parte dei pedoni che reputano l'automobile come un petulante e pericoloso intruso, non dovrà per questo dormire i suoi sonni tranquilli, perchè potrà darsi benissimo che di lì a sette o otto giorni gli giunga l'annuncio che è incappato in una contravvenzione.

Un caso del genere è accaduto recentemente al dottor Boldini, l'oculista valente che tutti a Venezia conoscono. Egli, verso la fine dello scorso mese, attraversava Mestre, senza incidenti, senza proteste: e del resto egli è uomo troppo prudente per non evitare ogni pretesto di querimonie. Orbene, dopo più di una settimana gli giungeva dal municipio di Mestre la notizia di contravvenzione. Quale il motivo? Un agente di polizia stradale gli aveva fatto cenno di fermarsi, il dott. Boldini non aveva visto il segnale, non s'era fermato e così era caduto in contravvenzione! E' enorme, non è vero? E' enorme non solo per la pretesa che l'automobilista deve assolutamente vedere il funzionario e il segnale, ma più specialmente perchè non è possibile raccogliere gli elementi di difesa dopo una settimana e più dell'avvenimento. Come potrà il dott. Boldini dimostrare che egli non iscorgeva il segnale d'arresto? Ecco un problema di impossibile soluzione. Ma se anche vi fosse un testimonio il quale potesse assicurare che mentre il segnale veniva fatto a destra il dott. Boldini guardava a sinistra, come poterlo rintracciare dopo sette giorni? Dunque la contravvenzione dimostra, quanto meno, che se al più terribile assassino è permessa una difesa, agli automobilisti, anche i più pacifici non resta altro che andare in Pretura per *sentirsi condannare*.

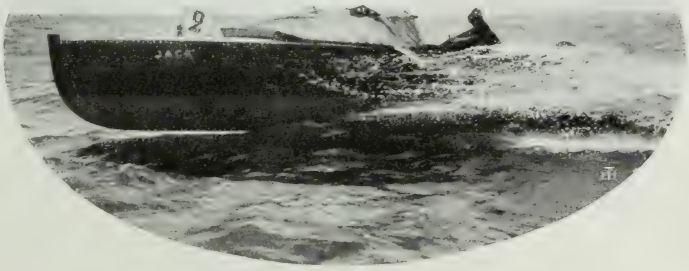
LE GARE MOTONAUTICHE DI MONACO

La corsa della « Spa - Gallinari ».

(Fot. Branger).

Per la settima volta dall'istituzione della riunione monegasca da parte dell'*International Sporting Club*, questa ha avuto la propria effettuazione durante la prima quindicina dello scorso aprile, con esito notevolmente buono e con tempo — per converso — poco favorevole sia agli inizî che alla fine.

Tutti gli anni i costruttori di autoscafi e i dilettanti che si interessano delle regate motonautiche sono convocati ad una riunione la quale, fino dal primo suo sorgere, ebbe importanza grande e fu vista col massimo favore anche da quel pubblico particolarmente elegante che spesseggia durante la stagione invernale e che non domanda di meglio se non di prolungare il dolce ozio fra i tepori di una anticipata primavera godendo di uno spettacolo molto estetico e suggestivo quale è quello offerto da una competizione sportiva contemplata dall'ampio sviluppo di quegli alti gradi che dominano la baia racchiusa tra il Capo Martin e il Tiro al Piccione.



Il « Jack », II nel « Premio di Monaco »

(Fot Branger).

E' stata questa la ragione maggiore del crescente successo che, pur avendo subìto quest'anno una sosta, non può che continuare ed ascendere negli anni successivi perchè il *Meeting* rappresenta una necessità sportiva ed industriale che può subire qualche diminuzione temporanea, ma che non può essere soppressa.

Infatti l'importanza di tale riunione è grande per il tecnico, per lo *sportsmen* e per la propaganda della pratica motonautica.

Per il primo la preparazione dell'autoscafo, lo svolgersi della regata, il confronto fra i risultati ottenuti da lui, se concorrente, e dagli altri, rappresentano tanti studî del più alto interesse costruttivo e meccanico e raccolgono una somma di esperienze che gli torneranno giovevoli durante l'annata: al secondo riesce piacevole la vivace lotta che ha il proprio svolgimento in varie prove, alcune delle quali inutili o fatte per il solo bisogno di favorire gli amici degli organizzatori ma per la maggior parte brillanti e palpitanti dal loro inizio alla fine.

Per la propaganda, infine, la riunione è di grande interesse perchè essa mantiene desta l'attenzione, provoca l'emulazione ed ha il potere di accomunare per diversi giorni un gruppo di uomini dediti allo *sport* ed appartenenti a differenti nazioni e ceti, i quali più non si incontreranno che l'anno dopo, ma che non pertanto porteranno nei varî paesi viva l'impressione del loro godimento e del loro interesse.

Quest'anno la riunione — pur avendo raccolto il massimo delle iscrizioni (118) — non ha sortito quell'esito al quale eravamo abituati.

Diverse ragioni di indole commerciale, sportiva, tecnica ed anche personale hanno dimi-

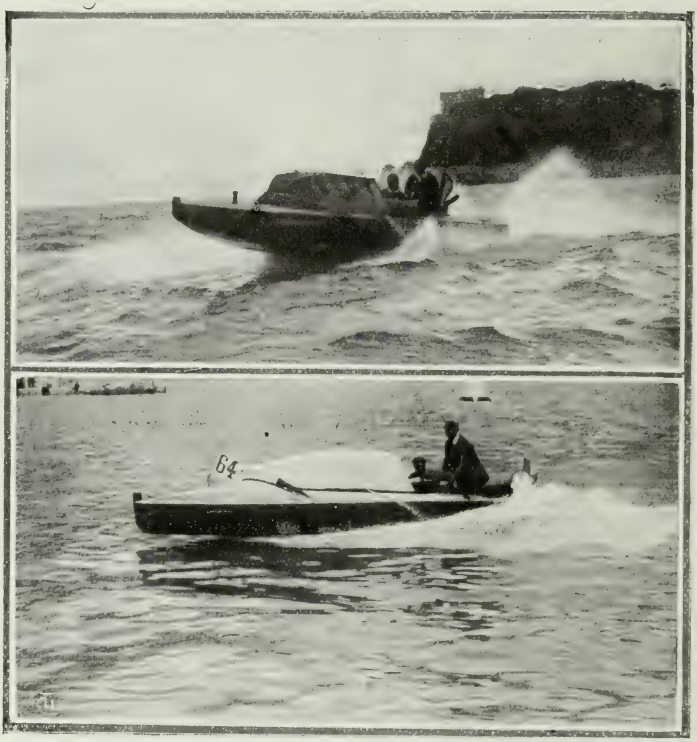
nuito la rappresentanza internazionale e, particolarmente italiana, che è il miglior coefficiente di una rude, e, conseguentemente, appassionata disputa.

L'Italia non inviò che due rappresentanti — ottimi, ma disgraziati — gli *Spa-Gallinari:* l'America, che lo scorso anno aveva, con enorme dispendio, provveduto all'invio di due *racers* inadatti per una battaglia quale è annualmente la monegasca, mal sopportando una sconfitta, del resto meritata, non ritennero opportuno rinnovare l'esperimento, pur avendo ricavato un notevole frutto del loro costoso esperimento dell'anno precedente.

La Germania non continuò nella strada nella quale, per la prima volta, si era messa lo scorso anno, e che poteva portarla ad un buon posto, ed inviò un solo *criser* poco rapido e niente interessante.

A lottare colla Francia si presentarono per tal modo due sole nazioni, la Svizzera, che fu come al solito buona fra gli ottimi e l'Inghilterra che guadagnò senza contrasto la *Coppa delle Nazioni* e l'altra regata dei 50 chilometri, pur avendo dovuto cedere le armi innanzi ad un veloce « sdrucciolatore » nella prova di pura velocità: il chilometro di slancio.

Gli elementi del successo furono ancora diminuiti dall'incostanza del tempo, dai molti giorni di pioggia e dai diversi periodi di vento fresco, nè a compenso si ebbero a segnalare imprese superiori od affermazioni di tempi eccezionali.



In alto: Il « Brasier-Despujols » vincitore della corsa del miglio (media 74 chilometri all'ora).
In basso: Il « Grégoire VIII ».

***

Non vogliamo già dire con questo che siano mancate delle promettenti indicazioni di perfezionamenti e di conseguenti maggiori successi.

La riunione motonautica di Monaco, fra tutte le manifestazioni sportive di indole non atletica, susseguitesi in quest'ultimo decennio, è quella che ha portato il maggior perfezionamento tecnico, perfezionamento ottenuto per gradi e regolarmente senza sbalzi od accessi febbrili.

Quanto era sogno alcuni anni or sono è oggi piena realtà ed ai 45 chilometri orari dei *racers* di quattro anni fa, corrispondono quest'anno i 72 chilometri di *Brasier-Despujols*, mentre, fra i *cruisers*, *Cocorico*, *Spa-Gallinari*, lo stesso piccolissimo *Nautilus* raggiungono e superano la velocità della *Lutère* e della non mai sconfitta *Rapière*, le quali, pochissimi anni or sono, registravano le maggiori velocità della lancia automobile, *racer* o *cruiser* non importa.

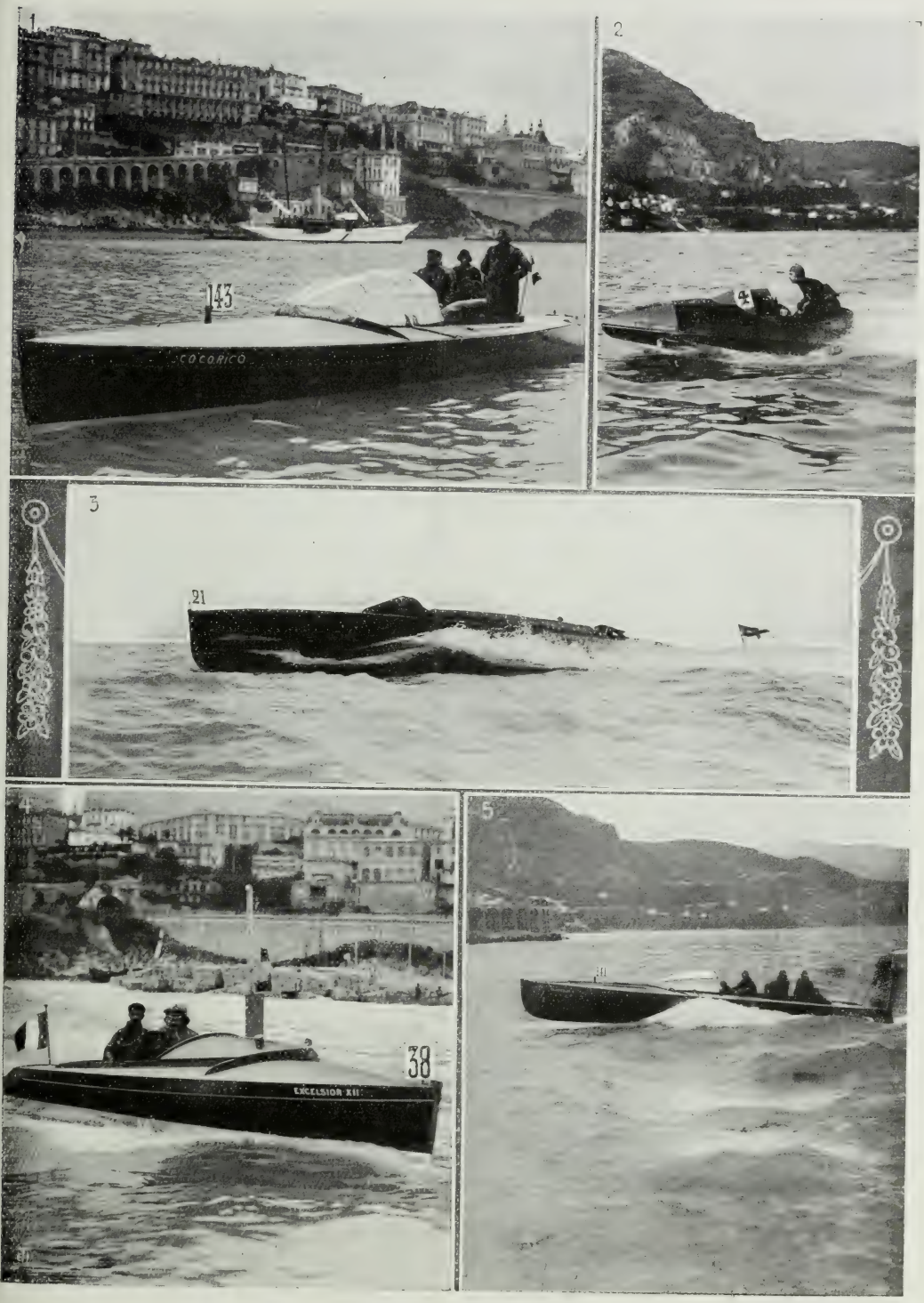
E come negli anni precedenti si erano riscontrati dei miglioramenti, così questi continuarono anche quest'anno.

Miglioramenti dovuti: ad un miglior studio degli scafi; ad una maggiore utilizzazione della forza disponibile; ad un aumento della steppa; ad una maggiore serietà di allenamento e ad una più accurata preparazione. Per quanto riflette gli scafi dobbiamo fare subito una sostanziale distinzione. — Allo scafo classico, al cuneo fendente la massa acquea si è venuto sostituendo una nuova forma di galleggiante, lo sdrucciolatore, che tende a scivolare sull'acqua stessa, e diminuisce per tal modo la resistenza che si cerca, inconsciamente dai francesi, volutamente dagli italiani, di far procedere in ragione lineare e non già superficiale o cubica, usando anche di una parte della forza motrice per ottenere un sollevamento ed una conseguente diminuzione di superficie d'attrito.

La lotta è circoscritta fra i due tipi.

Il primo naviga bene e tiene discretamente il mare anche a velocità notevole. Il secondo ha incontestato il dominio della velocità, ma la sua capacità nella navigazione con moto ondoso è fortemente diminuita e riesce molto penosa al navigante.

Dallo studio dei vantaggi dell'uno e dell'altro sistema è sortito quest'anno un tipo ibrido che ha la forma tipica della barca propriamente detta ma che, grazie alle capaci sezioni tondeggianti di prora si comporta in navigazione come uno sdrucciolatore. Per coloro che hanno confidenza colla filonautica a vela riuscirà chiaro dicendo che lo scafo al quale alludo è pressochè uguale, nelle sezioni trasversali, ad un *sonderklasse;* per gli altri dovrò prendere a paragone il *puros*, che, se diviso per metà lungo il suo maggior asse, può dare un'idea abbastanza approssimata di che



1. « Cocorico » 1° classificato nella 5ª serie *cruisers*. — 2. Il « Soulier volant » la veloce imbarcazione a forma di scarpa. — 3. L'« Ursula » mentre stabilisce il record di velocità. — 4. « Excelsior XII », classificato 2° nella gara per il premio dell'*International-Sporting-Club*.

(*Fot. Branger*).

trattasi. — Le sezioni prodiere rotonde si sono, del resto, generalizzate per tutti i tipi, e negli stessi idroplani si constatano dei notevoli arrotondamenti agli spigoli che hanno per iscopo di aiutare l'evoluzione e facilitare il governo.

Si ritorna così, piuttosto inconsciamente, a quelle forme teoriche ricavate dagli esperimenti fatti alle diverse vasche fronde, dopo essere passati per delle forme talvolta primordiali, bene spesso esagerate e dovute alla influenza esercitata sul costruttore da qualche tipo derivato da un campione americano, che ebbe a dare buoni risultati.

Ma gli indiscutibili vantaggi ottenuti nei rispetti della velocità, non si devono attribuire totalmente e neppure per la massima parte ai perfezionamenti introdotti nel disegno e nella esecuzione degli scafi.

Il macchinario è il fattore più efficace come determinante dei risultati che si sono registrati.

L'attuale misurazione che serve di base agli organizzatori della riunione per suddividere le varie potenzialità e limitarle nella misura del possibile, è eminentemente antimarina ed antimeccanica.

Alle imposizioni di un massimo di cilindrata, in vigore nei primi anni della riunione, è stato sostituito da tre anni la semplice misura dell'alesaggio o diametro del pistone.

La prima limitazione spinse i costruttori ad elevare smisuratamente la velocità angolare da imprimere ai motori ed a ricercare un migliore rendimento organico. La seconda forma di misurazione, nel mentre non frenò la troppa velocità lamentata, permise al costruttore, desideroso solamente di vincere la regata, una ancor maggiore libertà, e le velocità di pistone assunsero dei limiti pressochè fantastici.

Di conseguenza, maggior difficoltà di lubrificazione, maggiori ragioni di avarie, minori rendimenti dei propulsori, per la massima parte progettati alla stessa guisa di quelli destinati a non superare delle velocità che si possono ritenere la metà di quelle registrate nel recente *Meeting*.

Ciononostante i risultati complessivi poterono essere migliori perchè l'aumento di potenza è stato impressionante: si sono avuti dei motori di 100 millimetri di alesaggio ed a 4 cilindri che registrarono 56 cavalli effettivi!

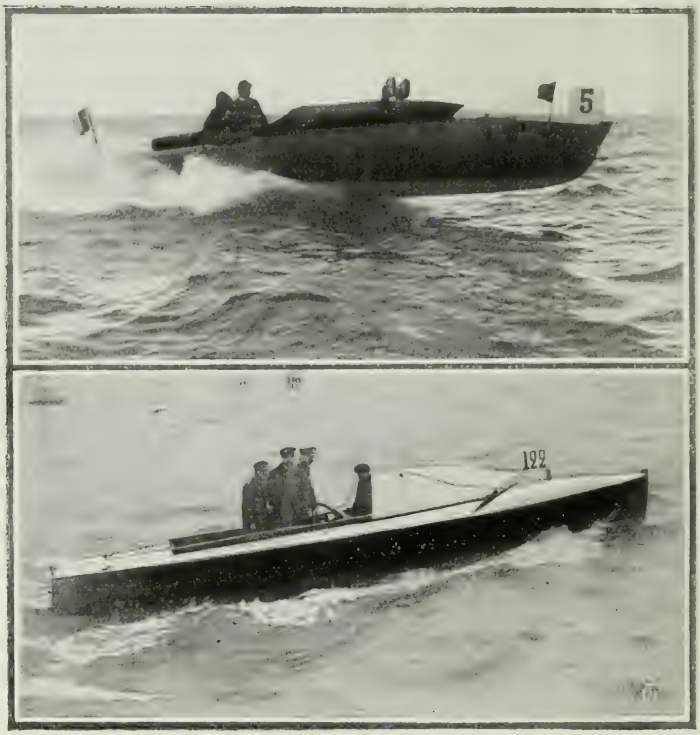
Al motore marino è stato sostituito un motore extraleggero piuttosto adatto per l'aviazione ed i risultati di regolarità e resistenza sono stati in rapporto inverso al peso.

Lo *sport* motonautico dovrebbe avere uno scopo più pratico ed una modificazione ai regolamenti attuali si impone, pena di vedere fra breve diserta la bella radunata.

Di questo ne sono convinti, prima di ogni altro, i costruttori, ed è a questi in parte che, ritengo, si debba l'entusiasmo col quale è stato accolto l'invito del Touring Club Italiano per la grande crociera marittima del 1911.

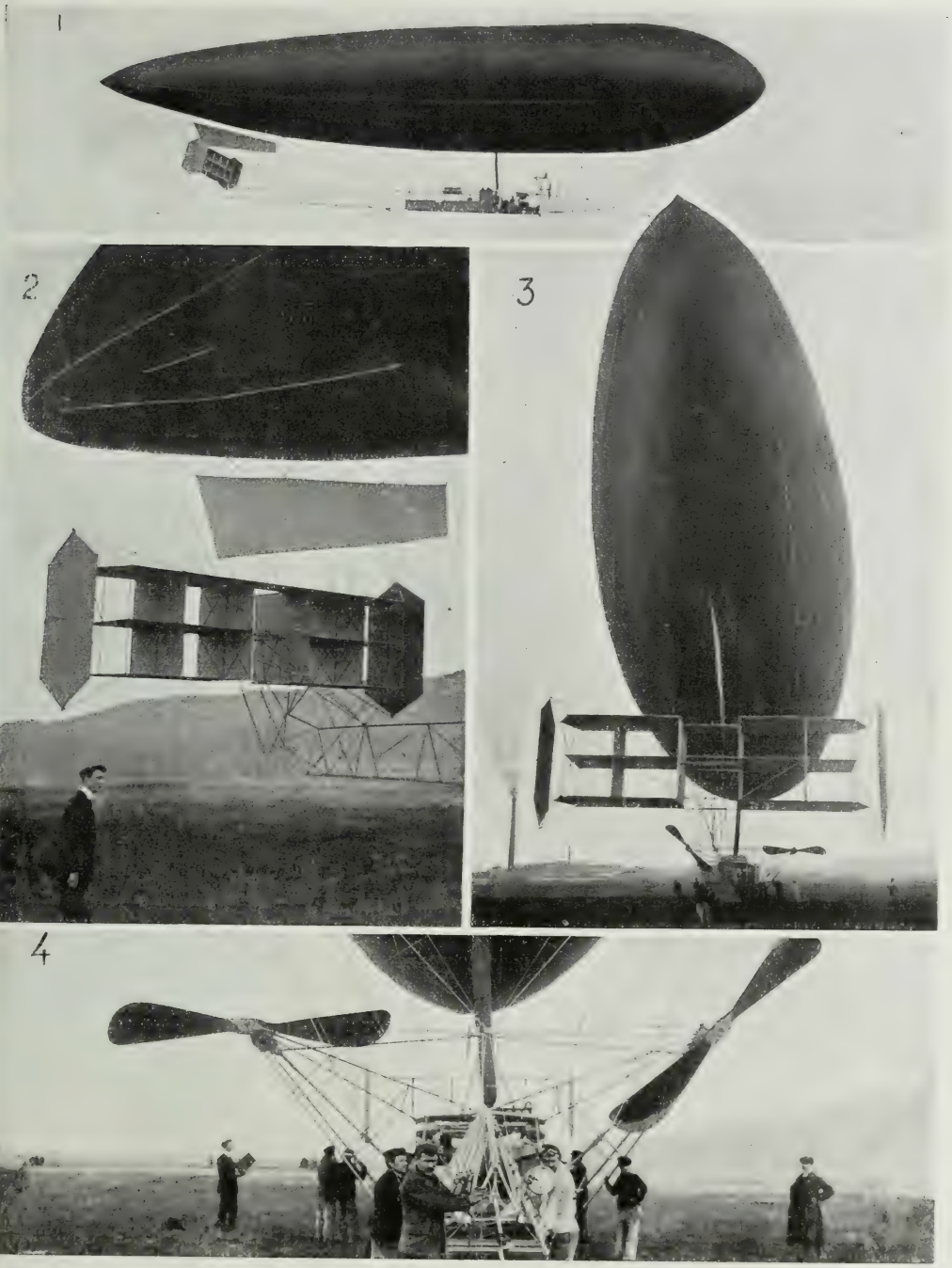
In essa si veda un ritorno autorevole alle sane manifestazioni della vita marinara, e la prova è bene accetta perchè richiede una vera capacità di pratica navigazione negli autoscafi che si accingono a costeggiare l'Italia: sarebbe cosa buona che gli organizzatori della riunione monegasca stabilissero per l'anno venturo una base che avesse qualche punto di contatto coi requisiti voluti dalla crociera, perchè questo sarebbe il modo migliore per arrivare rapidamente a quelle manifestazioni emulative capaci di richiamare alla marina i molti che ne sentono la nostalgia.

FABIO MAJNONI.



In alto: IL « RICOCHET XXII ».
In basso: IL « BIANCHI », GIUNTO 4° NEL *Premio Omnium*.
(*Fot. Branger*).

ANNUARIO DELL' AUTOMOBILISMO
ANNO VII DEL CICLISMO E DEI TRASPORTI MODERNI ANNO VII
(Automobilismo - Ciclismo - Ferrovie - Navigazione marittima, lacuale, fluviale)
Prezzo Lire **TRE** franco di porto — **Edizione 1910 del T. C. I.** — (Lire **SEI** pei non soci).



Presentiamo le fotografie d'insieme e di dettaglio del Clément-Bayard II, il dirigibile testè costruito in Francia per l'esercito e che rappresenta l'ultima espressione della tecnica dell'aeronautica.

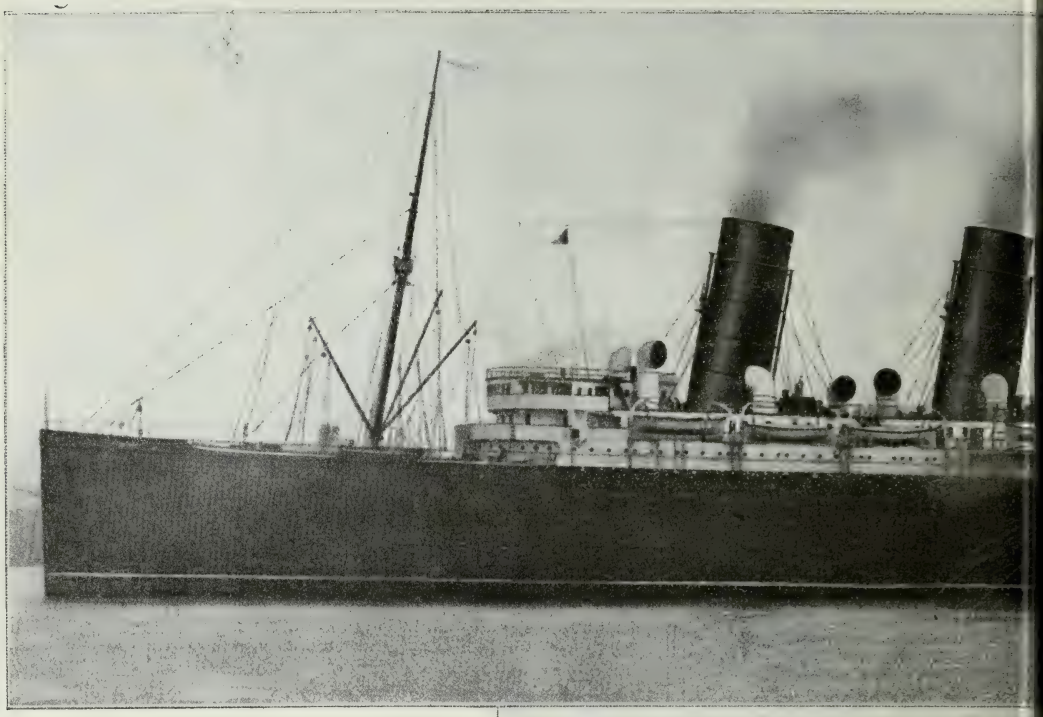
Intestiamo la pagina col motto *L'italia insegna* perchè non occorre, crediamo, richiamare alla mente dei nostri Soci la descrizione fatta nell'articolo pubblicato nel mese di gennaio del dirigibile 1 *bis* e del dirigibile Forlanini e dei paralleli fatti allora tra questi e tutti gli altri dirigibili, per vedere che le modificazioni portate al Clément-Bayard II in confronto del Clément-Bayard I sono precisamente null'altro che una copia delle disposizioni originali dei dirigibili italiani, di Crocco Ricaldoni e Forlanini, in quello che questi avevano di originale e di migliore.

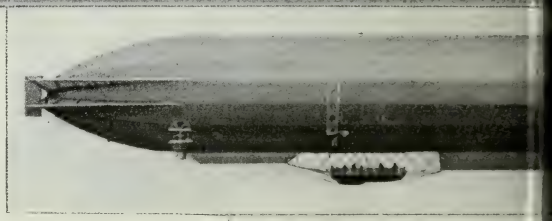
Il Clément-Bayard II ha adottato la forma appuntita alla coda, abbandonato i pallonetti d'impennaggio per sostituirli col sistema dei piani, che sono una copia dei piani del dirigibile 1 *bis* e di quello del Forlanini.

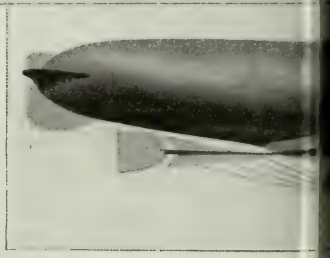
Il Clément Bayard II ha attaccato un piano verticale che funziona da chiglia; infine ha assunto anche il sistema delle doppie eliche, non solo, ma dall'1 *bis* ha copiato, vorremmo dire letteralmente, la disposizione dei ponti che le sostengono.

1. Il «Clément-Bayard II» in navigazione. — 2. I piani accoppiati di profondità e direzione. — 3. Il dirigibile visto da tergo. — 4. La navicella e il ponte delle eliche.

Dimensioni comparate d







Una cifra non costituisce immagine. Essa è un'idea astratta che noi facciamo uno sforzo enorme a concretare ed a materiare, perchè sia possibile ai nostri sensi di percepirla esattamente. Così non possiamo farci un concetto chiaro del valore relativo degli oggetti, sopratutto per ciò che riguarda la loro lunghezza, il loro volume, allorquando tentiamo di paragonare le loro dimensioni per mezzo di cifre. Occorre che noi *vediamo* gli oggetti per poterne stabilire un rapporto.

Quando ci si dirà che una *limousine* misura m. 4,50 di lunghezza e che il dirigibile Zeppelin ne misura 136, noi comprenderemo che il dirigibile tedesco è molto più grande della *limousine*, ma non avremo la sensazione dell'estrema piccolezza che presenta un'automobile in confronto all'enorme gigante dell'atmosfera.

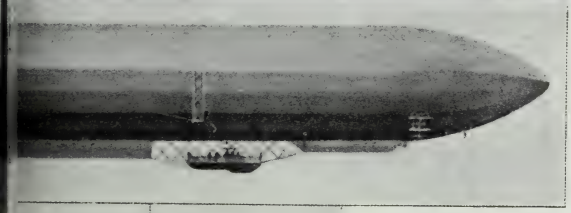
La presente tavola illustrata porge ai lettori un'idea apprezzabile dei rapporti di dimensione che corrono fra i principali ordigni della locomozione inventati dall'uomo da un centinaio d'anni a questa parte.

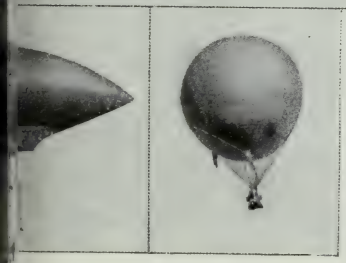
Il più colossale dei congegni attuali ha per suo elemento l'acqua: è lo *steamer «Mauretania»* della Compagnia inglese Cunard, il quale viene azionato dall'immane potenza di 70 000 cavalli a vapore. Quest'imbarcazione ha una lunghezza 132 volte maggiore di una bicicletta, vale a dire che 132 biciclette poste ruota a ruota, una innanzi all'altra, potrebbero contenersi sulla sua fronte. Del pari esso potrebbe accogliere, nel senso della lunghezza, dei veicoli quali lo Zeppelin, il pallone militare francese *Liberté*, una locomotiva, un aeroplano e una *limousine*.

Un semplice sguardo alle figure da noi riprodotte istruisce assai più di ogni commento. Ci si accorge facilmente che il dirigibile tedesco ha una lunghezza più che doppia di quella dei dirigibili francesi del tipo più recente. Si intuisce subito l'enorme differenza che esiste quanto al volume, fra un pallone dirigibile ed un aeroplano, poichè uno Zeppelin occuperebbe tanto posto, relativamente alla superficie, quanto tredici aeroplani Voisin messi in fila; e si comprende anche, purtroppo, il motivo per cui un aeroplano non è ancora un apparecchio assolutamente pratico, considerato che per innalzare due persone gli occorre pressochè la lunghezza di una locomotiva la quale ne può trascinare 400.

Questa tavola illustrata deve anche suggerirci delle meditazioni. Essa mostra, per esempio, la deplorevole impotenza di un dirigibile sotto il punto di vista del trasporto, giacchè lo Zeppelin è costretto ad avere 136 metri di lun-

ordigni di locomozione.





ghezza per trasferire nell'aria da 12 a 15 persone, mentre ad un *omnibus* automobile lungo soltanto 6 metri è dato di adempiere il medesimo compito sul suolo.

E' curioso ugualmente constatare come l'uomo aumenti ogni giorno più le dimensioni delle macchine di cui si serve. Egli sembra seguire un procedimento inverso a quello che è normale nella natura: la quale, dopo di aver prodotto le speci animali più gigantesche, a poco a poco le ha lasciate sparire innanzi alla moltiplicazione delle speci di proporzioni medie e piccole.

Autori di immaginazione feconda hanno tentato di prevedere e di descrivere l'uomo come sarà in un avvenire più o meno prossimo: gli hanno soppresso le gambe per atrofia, potendo egli sostituirle colle ingegnose invenzioni di mezzi meccanici di locomozione sempre più potenti.

Quali saranno fra secoli i progetti della sua costruzione tecnica? Quale geniale sapiente ci indicherà il limite al quale i nostri nipoti potranno arrestarsi in questa corsa vertiginosa all'intensificazione delle energie create per mezzo dell'industria?

Non abbiamo riprodotto in questo quadro, nella scala delle proporzioni, la figura dell'uomo, perchè forse non sarebbe riuscita bastantemente percettibile. Sarebbe stato ad ogni modo interessante di poter confrontare questo infinitesimale corpuscolo, alle macchine gigantesche che gli servono pei suoi bisogni di moto e che, pare impossibile, sono figlie del suo ingegno e della sua industria e sono schiave della sua volontà.

Abbiamo quì riprodotto alla medesima scala, partendo dall'alto:

1. — Il *Mauretania* (lunghezza 240 metri), transatlantico inglese;

2. — Lo *Zeppelin* (lunghezza 136 metri), dirigibile tedesco;

3. — La *Liberté* (lunghezza 63 metri) dirigibile francese;

4. — Un pallone sferico (diametro 122 metri) modello francese Mallet;

5. — Una locomotiva moderna della ferrovia francese del nord (lunghezza m. 16,20);

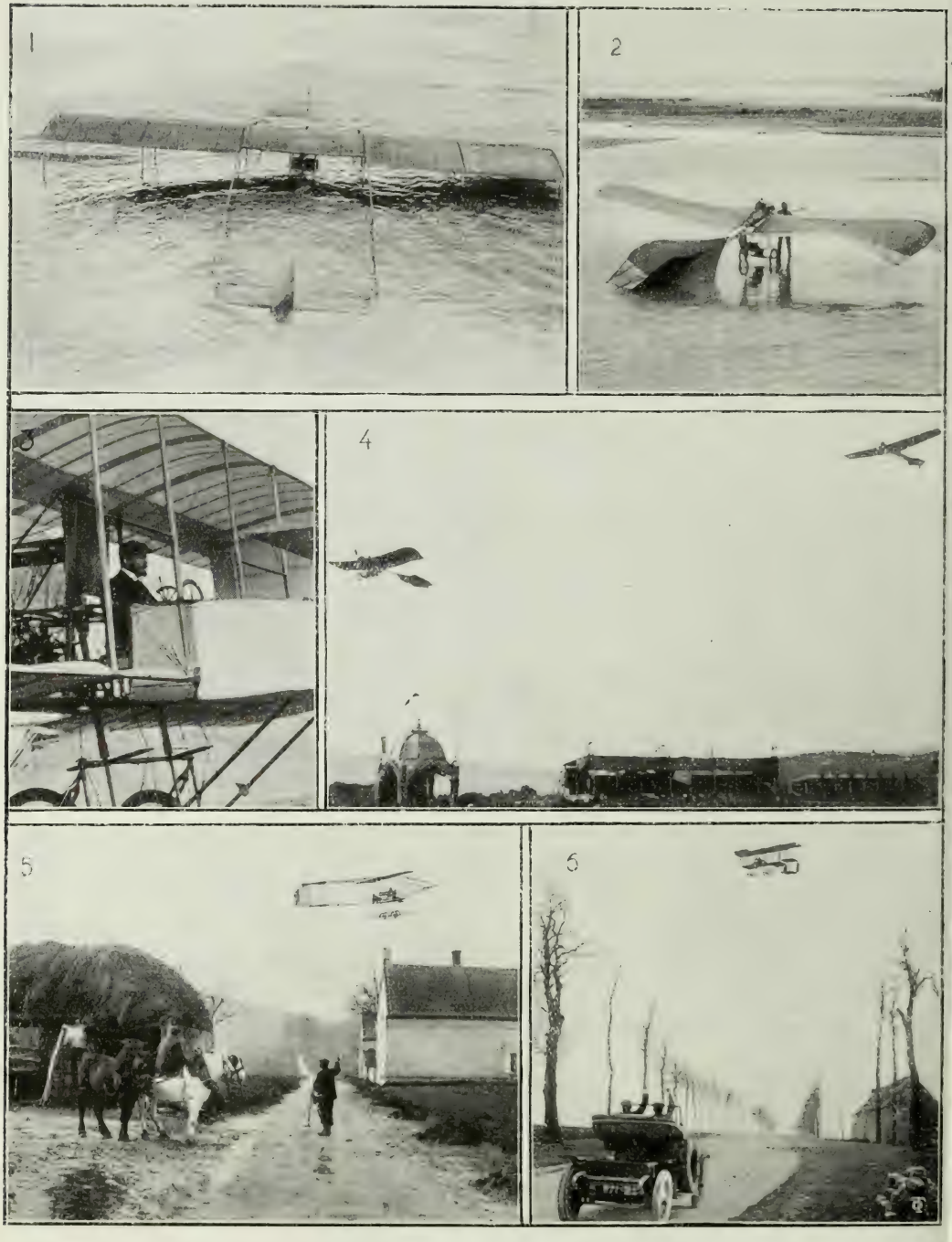
6. — Un aeroplano tipo francese dei fratelli Voisin (lunghezza m. 10,50);

7. — Un automobile, carrozzeria tipo *Limousine*, (lunghezza m. 4,50);

8. — Una bicicletta (lunghezza m. 1,80).

(*Omnia*).

Recentissime di Aviazione.



Crociera aerea Nizza-Capo Ferrat - 1. L'aeroplano di Effinoff cade in mare - 2. Grade precipitato nel Var - 3. L'aviatore Metrot - 4. Due voli superbi: Latham e Grade passano sopra le tribune - 5. Enrico Farman con a bordo un passeggero vola da Étampes ad Orléans. Passaggio al di sopra di una fattoria poco dopo la partenza - 6. Veduta dello stesso volo - Farman traversa a Mondésir la strada d'Orléans prima di prender terra. *(Fot. Branger ed Argus).*

L'avvento del turismo aereo.

1. e 2. Emilio Dubonnet, con monoplano Têllier (motore Panhard-Levassor) vola da Juvisy a Bagatelle, passando al disopra della piazza della Concordia (Parigi) - 3. E. Dubonnet è abbracciato dalla madre all'arrivo - 4. L'aviatore Claudio White Grahame che tentò per il primo di volare da Londra a Manchester - 5. Emilio Dubonnet - 6. Paulhan, il trionfatore della Londra-Manchester - 7. L'arrivo di Dubonnet a Bagatelle - 8. Idem, Idem, l'atterramento. *(Fot. Branger)*

Nel Basso Ferrarese

Da Ferrara a Codigoro.

La linea tramviaria che da Ferrara conduce a Codigoro, se non ha le attrattive delle linee consimili serpeggianti fra paesaggi celebrati dai versi e dai pennelli degli artisti, lascia però, in chi la percorre per la prima volta, l'impressione dolcemente melanconica che lasciano nell'anima nostra le cose per lor natura poeticamente monotone e suggestive. Il viaggiatore che dalla piccola carrozza, scorrente sulla via provinciale spinge lo sguardo al di fuori, vede passare di qua e di là, in fuga eguale, appezzamenti bruni di terra, tagliati da filari d'olmi e di noci; mentre le classiche viti — quelle che ci danno la cosidetta *uva d'oro* — tendendosi amichevolmente la mano, formano come una catena interminabile fra la lunga teoria delle basse colonne vegetali. Poi siepi di biancospino e di sambuco; qualche canneto e qualche cespo di vinco, sperduti nelle bassure, e spesso casette rurali dal breve cortile popolato di galline e di tacchini, ingombro di steccaie e di attrezzi agricoli.

Poi, ancora più lontano, l'orizzonte immenso, velato dalla pallida nebbia che evapora dal piano anche nelle belle giornate.

È questo fino a Magliarino, grosso paese della Provincia e capoluogo di Comune, popolatissimo. Dopo, il paesaggio cambia leggermente, assumendo, in ispecie dietro le sponde del Volano, aspetto meno uniforme del precedente.

A sinistra, la pianura fertile e verde, ineguale e deserta, picchiettata di tuguri e di fattorie, abbracciata da cieli infiniti, lucidi, solenni; a destra, il fiume quasi senza sponde, con l'acque basse, tranquille, ombreggiate, migranti in lentissimo corso verso Codigoro, verso Pomposa, verso il mare.

Di quando in quando una sosta, Migliaro, Massafiscaglia, Sostegno di Tieni, Ponte Galvano. Campaniletti di rosso mattone che vi sorgono dinnanzi; agglomeramenti di case dall'aspetto modesto fra cui emerge la crocetta ferrea di qualche chiesuola; botteghe e trattorie con insegne dozzinali e le porte spalancate che lasciano vedere al passante gli scaffali interni, le tavole oblunghe e le sedie impagliate; qualche visetto grazioso alle finestre; qualche via decente che scantona in viottoli simili a sentieri chiusi fra due siepi, chiudentisi contro il cancello di un giardinetto o contro la porta di una palazzina padronale. Poi, un fischio e ancora la campagna. Fin che un ultimo fischio vi avverte che siete arrivati a Codigoro.

A Codigoro.

Il paese si presenta assai bene. Appena smontati dalla tramvia si scorgono di fronte i due grandi Stabilimenti Idrovori, che dovranno servire a scolare completamente il territorio dipendente dal Consorzio della Grande Bonifica che ha una superficie di 50 000 ettari. Uno stabilimento funziona già dal 1874; ma, essendosi esso dimostrato insufficiente alla grande opera di redenzione terriera, che affaticò pure in antico i duchi di Ferrara Borso ed Ercole II ed Alfonso II d'Este, sorge l'idea dell'altro grandioso Stabilimento, ora quasi compiuto, e che sarà, nel suo genere, il più importante d'Europa.

Il primo ha una potenzialità di scolo di 24 metri cubi d'acqua al secondo; l'altro, di 36; insieme sviluppano una forza di 3000 cavalli a vapore. Il macchinario del nuovo Stabilimento, della Casa Sulzer di Winterthur, costa 1 500 000 lire; e la base del colossale fabbricato poggia su 12 000 pali di cemento armato, lunghi 20 metri ognuno, e conficcati nel terreno a forza di maglio. Le acque, raccolte in due grandi bacini, saranno completamente scaricate nel Po di Volano. Il nuovo stabilimento disegnato dall'architetto ingegnere Ciro Contini, ha un aspetto severo e nel tempo istesso elegante; così pure l'attigua palazzina per la Direzione. Una cancellata isola l'insieme della bella costruzione, la quale sta per essere inaugurata con feste solenni.

Codigoro annovera pure fabbricati di stile modernissimo lungo la via che dalla stazione conduce alla piazza del Municipio e sulla bella riviera Cavallotti, fiancheggiante il Volano, ove si può dire, si svolge tutta l'attività e tutta la vita del paese. Al quale, per la sua posizione etnica e geografica, per la sua importanza come centro della Grande Bonifica, per le sue coraggiose iniziative, è riservato uno splendido avvenire agricolo, commerciale ed industriale.

A Pomposa.

Da Codigoro a Pomposa la via è breve e la si percorre tutta in vettura fra un paesaggio reso dolcemente triste dall'avvicinarsi delle grandi valli che circondano il tenimento di Mesola. La campagna, di qua e di là della via provinciale, in molti punti, ha l'aspetto di brughiera arida ed ingiallita, con sabbie ammonticchiate ed alberi intisichiti e contorti.

Un crocidare di corvi passa nell'alto, mentre un raggio di sole squarciando la nuvolaglia, illumina il campanile di Pomposa che si profila nettamente sull'orizzonte, accanto all'Abazia, adagiata nel basso, fra la ramaglia dei pioppi e dei gelsi.

Un fremito di commozione vi scuote davanti al glorioso monumento. Il pensiero si raccoglie ed insensibilmente indietreggia per secoli; attraversa le tenebre del medioevo e si sprofonda nelle tenebre più fitte del mille; indietreggiando ancora fino all'874 in cui il modesto cenobio è ricordato per la prima volta da Papa Giovanni VIII in una lettera all'imperatore Lodovico II. Guido Abate, Pier Damiano, Guido Aretino, Gebeardo, Dante, Giotto, Ottone imperatore, Barbarossa, i Crociati, si confondono nell'immenso poema ideale che svolge ed innalza le sue strofe alate intorno al famosissimo monastero. L'arte, la semplice ed ingenua arte cristiana, tutta materiata di sogno e di inspirazione, vi sorride dai piccoli archi della chiesa, di stile longobardo, dalle piccole pietre bianche rettangolari scolpite in cento guise, con figure le une diverse dalle altre, dalle croci e dalle rose della facciata. Mentre l'antico bosco che sorgeva di fronte all'Abazia e di cui ora non restano che gli avanzi, vi riappare vicino in tutta la sua antica lussureggiante imponenza, tuffato in un'immensa onda di sole estivo, scorso da un immenso brivido d'aura marina, animato da mille palpiti d'ali invisibili e da mille inafferrabili echi.

Ora Pomposa la bella, la sfarzosa, la celebre, dorme quasi obliata nella solitudine e nel si-

Agricoltura ed Industrie del Ferrarese.

1. Mandre al pascolo - 2. e 3. Il taglio della canapa - 4. La macerazione della canapa - 5. Lavorazione della canapa - 6. Aratura - 7. Puledri al pascolo - 8. Costruzione d'una barca da pesca - 9. Navigazione spicciola a Massafiscalia - 10. Uno stallone.

lenzio. Le antiche colonne del Palazzo di Giustizia o Pretorio, fabbricato sul finire del secolo XIV, stanno ancora ad indicare alcun che degli antichi chiostri; i quali, come dinotano certe fondamenta, dovevano essere presso la chiesa. Ma dell'antico splendore di questa e degli edifici che la circondavano, ora non resta che un pallido riflesso; il quale però basta per far rivivere l'artista, idealmente in quel mondo lontano di misticismo, d'arte e di sapere che passò come un fulgidissimo raggio attraverso secoli di tenebre e di barbarie.

Nel Bosco di Mesola.

Da Pomposa, per la via Romea, attraverso le valli del tenimento di proprietà dell'Ospedale di Santo Spirito di Roma, intersecato da un arcipelago di dossi su cui s' erge il ginepro spinoso e si posano stormi di gabbiani candidi come il cigno di *Lohengrin*, si giunge a Mesola; un piccolo Comune, all'estremo limite della provincia di Ferrara, sulla sponda destra del Po di Goro, formato da una trentina di case in mezzo alle quali troneggia, come su di un feudo medioevale, il castello a quattro torri, eretto colà nel XVI secolo dal duca Estense Alfonso II ed ora abitato dal cav. uff. Luigi Costantini, amministratore generale del tenimento Mesola. Il castello e l'attiguo bosco servivano di villeggiatura autunnale ai duchi di Ferrara, che vi si trasferivano ogni anno con la loro sfarzosa corte di dame e di gentiluomini. Ivi soggiornò il Tasso, magnificando in versi immortali la bellezza del luogo, e discese in visita speciale nel 1785, il pontefice Pio VI, come ricorda una lapide murata nella facciata occidentale del castello stesso. Più a destra, cinto a sud dalle valli e ad oriente dall'Adriatico, sorge il celebre bosco, cui penna di scrittore, per quanto illustre, sarebbe impotente a descrivere.

Immaginatevi una cupa distesa di verde emergente dalle acque, entro l'orizzonte, per otto o nove chilometri di lunghezza. Una fitta vegetazione primitiva di elci, di frassini, di pini, di vinchi, di ginepri, di mille piante e di mille arbusti forestali; fra cui il sole penetra come filtrato, e la pioggia ha lenti stillicidi, e il vento strani brividi e strani sussurri. Meandri oscuri vi attirano inconsciamente sotto vie naturali, formate dalla pensile ramaglia aggrovigliata, dalla quale dovete difendervi il viso con la mano per non sentirvelo graffiato; mentre i vostri occhi si insinuano nel basso, sul tappeto di muschio finissimo che copre ovunque la terra, fra i virgulti magnifici. Di quando in quando un fruscìo improvviso che vi fa trasalire. E' un capriolo che fugge impaurito della vostra ombra o un fagiano che s'alza a volo con un forte battito d'ali. Arrivate in un quadrivio: ed ecco un immenso viale di cipressi, deserto, che si distende, come un alto porticato senza volta, lontan lontano, a perdita d'occhio, verso la placidezza delle acque vallive; ecco un palchetto originale, nascosto fra i ginepri, dal quale il cacciatore, nei giorni delle grandi battute cinegetiche, attenderà, palpitando il cervo agile e snello, dal soave occhio umano, per fulminarlo con una palla nel cuore. Ecco un laghetto scintillante tutto giunchi e nenufari, tutt'ombra e solitudine, tutt'incanto e mistero, dal quale sembra che, da un momento all'altro, le Iadi debbano emergere candide e lunghe nei fluenti veli, come da un classico speco dell'Umbria. Ecco una vena d'acqua, limpida e gentilissima, che passando, accarezza soavemente le timide punte dell'erba e si perde sotto un infinito tortuoso amalgama di rami e di foglie.

A Comacchio.

Per trasferirsi a Comacchio si smonta dalla tramvia a Ostellato e si prende la diligenza che conduce fino a destinazione. La via è lunga e monotona, ma di quell'artistica monotonia che caratterizza tutte le plaghe del basso ferrarese. A destra il Mezzano, immenso bacino d'acque che si estende fino al portuense e all'Argentano, ricco di cacciagione e di pesca; a sinistra Val Lepre ed altre valli minori entro cui torpe in masse enormi l'anguilla prima di imprigionarsi negli spessi e celebri *lavorieri* che si vedono a poca distanza e che chiunque può visitare. Il vostro sguardo errante si stanca di tanto spazio e di tanto liquido elemento ed un sospiro di sollievo vi esce dal petto quando finalmente scoprite di lontano le prime case di Comacchio in mezzo alle quali spiccano imponenti la mole del Duomo e il grande campanile.

Comacchio è si può dire formato di una sola via, corso Vittorio Emanuele, che l'attraversa tutta da occidente ad oriente, dalla chiesa dei Cappuccini alla piazza. Lungo questa via sorgono i giardini pubblici, gli edifici migliori, gli alberghi, i negozi. Le strade laterali, fatta qualche eccezione, più che strade sono vicoli, androni, corridoi umidi ed oscuri, scorrenti fra catapecchie che sembrano caverne trogloditiche, entro le quali si addensa una popolazione di oltre 10 000 abitanti.

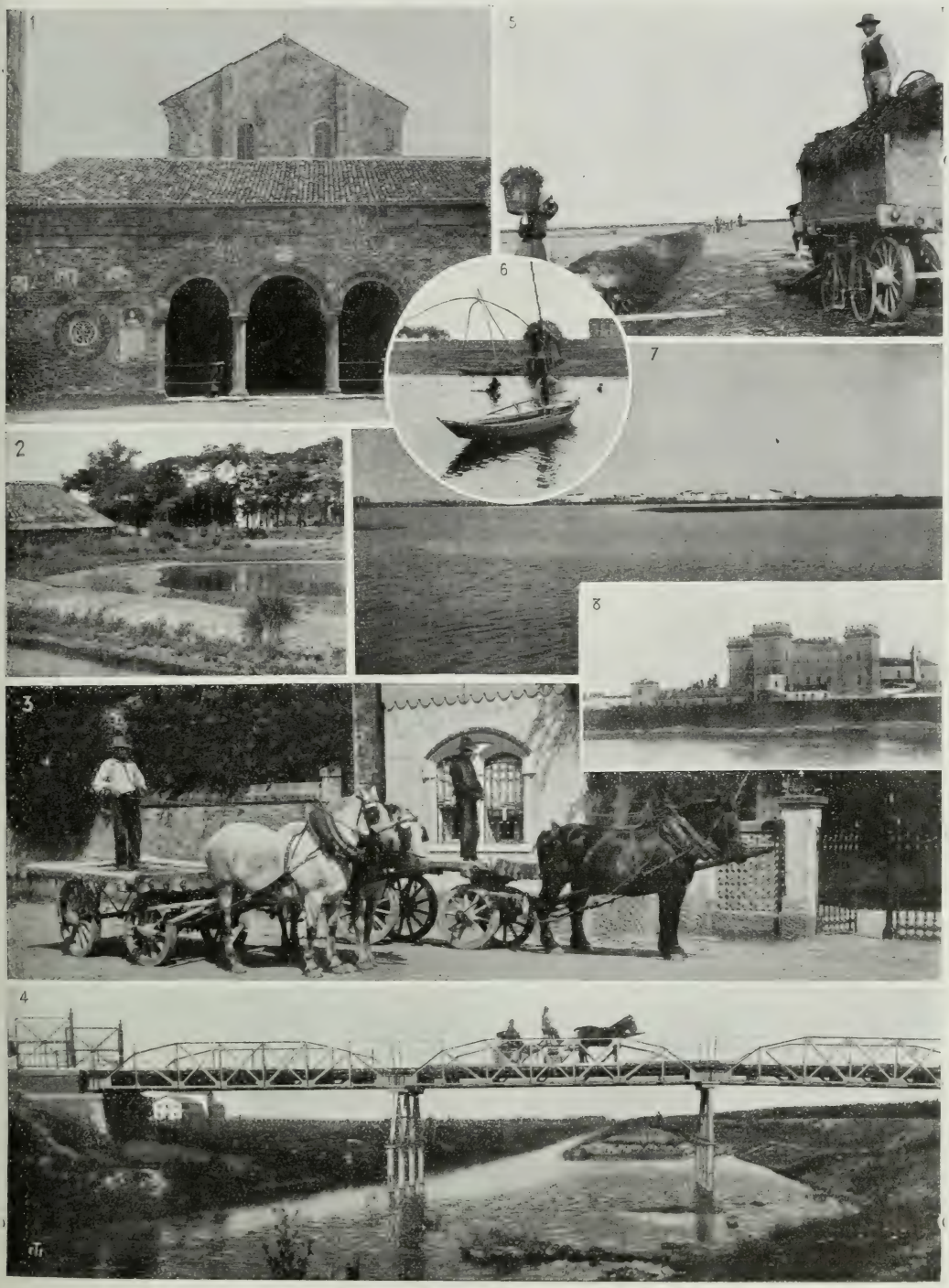
Del resto la città non è priva di movimento. Certe chiese, come quelle del Rosario e del Carmine e i relativi campanili, potrebbero figurare con onore in qualunque città d'Italia, offrendo esempi di architettura nobile e distinta. L'Ospedale è un edificio imponente e magnifico; i giardini pubblici sono graziosissimi, e certe viuzze interrotte da ponti e da canali vi ricordano molto da vicino i punti più singolari di Venezia vecchia.

La città, tolta la lavorazione del pesce ammarinato che viene spedito in tutta l'Europa, non ha industrie propriamente dette. Il popolo quindi vive quasi esclusivamente di pesca; della pesca legalizzata e di quella di frodo, la quale ultima, per necessità economica, viene esercitata su larghissima scala, offrendo la maggior dose di lavoro alla pretura locale e a quelle limitrofe di Ostellato, di Portomaggiore e di Argenta.

Il carattere del comacchiese è franco e gioviale come quello di tutti i popoli cresciuti nella sconfinata libertà delle acque. Questa progenie di pescatori e di barcaiuoli, piena di vigore e senza infingimenti, ha dato più di una volta spiriti generosi ed eroici alla patria. Basta ricordare fra i molti il colonnello Nino Bonnet, il salvatore di Garibaldi nel 1849, e Luigi Bellini, giovanetto ardente morto a Domokos contro le orde mussulmane per la libertà della Grecia.

Certo che Comacchio, per il turista in cerca di svago e di emozioni, è degno di essere visitato al pari delle altre località del basso ferrarese sopra mentovate. Quando la tramvia Ostellato-Magnavacca, ora in costruzione, sarà un fatto compiuto, certo anche la vita speciale di Comacchio subirà una trasformazione a profitto dei cittadini è vero, ma a scapito di quelle caratteristiche locali che attirano a Comacchio escursionisti di ogni paese. E se la bonifica progettata dal Governo intorno alla città dovesse in breve tempo effettuarsi, addio specchio di acque azzurrine sparso di barche galleggianti! Addio candidi *ari* vagabondi in cerca di preda! Addio schiere di fiocinatori rintraccianti nel limo acquitrinoso la torpida anguilla! Tutto sparirebbe in un nuovo mare di verzura opima; che toglierebbe ai comacchiesi d'oggi il remo e la fiocina per dar loro la vanga e la falce; più utili certo, ma molto meno poetiche ed attraenti.

Paesaggi e Monumenti nel Ferrarese.



1. L'Abazia di Pomposa - 2. Natura morta - 3. Una azienda a tieni - 4. Ponte Galvano - 5. Al lavoro - 6. Pescando - 7. La laguna - 8. Il castello Estense del cav. Costantini.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

L'EX PRESIDENTE DEGLI STATI UNITI, TEODORO ROOSEVELT, A VENEZIA.

RE ALBERTO DEL BELGIO SI RECA AD INAUGURARE L'ESPOSIZIONE DI BRUXELLES.

CIÒ CHE RIMANE D'UN BIPLANO VOISIN.

I RESIDUI D'UN AEROPLANO FARMAN.

LE ROVINE DEGLI « HANGARS ».

Le conseguenze d'un ciclone al Campo Sperimentale Aviatorio di Châlons.

(*Fot Branger*).

LA CATASTROFE DELLO « ZEPPELIN II » AVVENUTA IL 23 APRILE A LIMBURG.

L'« HANGAR » PER DIRIGIBILI SIEMENS SCHUCKERT A BIESTORF.

IL DIRIGIBILE MILITARE INGLESE DISTRUTTO IL 23 APRILE AD ALDERSHOT.

L'INAUGURAZIONE DELLA IX ESPOSIZIONE D'ARTE A VENEZIA.

IL DUCA DEGLI ABRUZZI, ACCOMPAGNATO DALL'ON. FRADELETTO SI RECA AD INAUGURARE L'ESPOSIZIONE.

(*Fot. Argus*).

La presente Rivista è stampata con carta patinata della Ditta A. Binda e C. - Milano.

Informazioni

Aeronautica

— *Per la conquista del « record » mondiale di distanza.* — Il *Daily Graphic* sta equipaggiando un pallone col quale spera di battere il *record* della distanza coperto finora per mezzo di palloni aereostatici. Un apparecchio cinematografico sarà caricato nella navicella ed i promotori sperano di ottenere una cinematografia di grande interesse durante il viaggio, il quale sarà fatto appena le condizioni metereologiche lo permetteranno. Il presente *record* del mondo è di 1193 miglia in 35 ore e tre quarti.

— Il pallone tedesco *Pommern* naufragava il 4 aprile nel mar Baltico. Dei quattro passeggeri che lo montarono tre affogarono.

— Il 24 aprile, un disastro distruggeva quasi completamente il dirigibile *Zeppelin II*, presso Limburg nella vallata di Lahn. L'infortunio fu determinato da un fortissimo vento che scaraventò il pallone contro una roccia, malgrado fosse trattenuto con funi da due compagnie di soldati.

— Anche il nuovo dirigibile militare inglese andò nello stesso giorno quasi completamente distrutto da un colpo di vento.

Mentre lo si trasportava fuori dell'*hangar* di Aldershot, fu investito dalla raffica che lo rovesciò. L'involucro fu lacerato in molti punti.

Archeologia — Arte

— La Galleria Nazionale di Londra, che ha raccolto tesori da ogni parte d'Europa, possiede una mirabile *Venere* del grande pittore spagnuolo, il Velasquez. Un dotto tedesco aveva di recente stampato che la Venere era dovuta invece al pennello del pittore Del Mazo, cognato del Velasquez, e citava, a conforto della sua asserzione, le lettere J.' B. D. M. come esistenti sulla preziosa tela. Ma una Commissione di competenti, incaricata ufficialmente di esaminare il capolavoro, ha constatato che le iniziali in questione non esistono e deve perciò escludersi in modo assoluto l'attribuzione dell'insigne opera d'arte alla mano di un artista tanto inferiore.

— I miliardari americani si disputano ora, a colpi di milioni e di mezzi milioni, quadri di artisti francesi e inglesi del secolo scorso, che, fino a pochi anni fa, si potevano avere per poche diecine di buoni da mille. Il quadro del *Corot*, conosciuto fra gl'intendenti per il *Pescatore sotto gli alberi*, è stato acquistato al prezzo di 400 mila franchi. Il *Corot*, un pittore di paesaggi veramente geniale, era già famoso per il suo *Lago di Garda*, negoziato anni sono per 200 mila soltanto.

— La tomba di Re Umberto nel Pantheon è stata scoperta il 14 marzo u. s. in occasione dei funerali celebrati a cura dello Stato. Sorge di fronte a quella di Vittorio Emanuele — opera dell'architetto Manfredi ora deputato — e fu eseguita sotto la direzione dell'architetto Cirilli, allievo del compianto Sacconi. Questi aveva ideato di decorare la tomba del Re buono con due grandi bassorilievi d'argento riproducendovi il quadrato di Custoza e la visita ai colerosi. Invece il Cirilli ha posto ai lati della grande targa, recante il nome del defunto sovrano, le due figure in argento della bontà e della munificenza regale fuse sui modelli del Maccagnani e dello Zocchi e degne della fama dei due bravi scultori. Fra le colonne del tempio, che si alzano in faccia alla tomba, un'ara di porfido accoglie la corona ferrea e le altre insegne della sovranità ed è lavoro di squisita eleganza e di grande sontuosità. Ma l'insieme della tomba è severo e semplice come si addice alla maestà del tempio silenzioso e solenne.

— La collezione degli autoritratti degli artisti annessa alla Galleria degli Uffizi in Firenze è stata per cura di Corrado Ricci, approvanti i Ministri Rava e Daneo, riordinata ed ampliata. E' davvero una raccolta unica nel suo genere e non si loderà mai abbastanza il cardinale Leopoldo dei Medici che la creò, cercando ovunque e non badando a spese pur di conquistare un ritratto raro e prezioso. Molti artisti si affrettarono a regalare le proprie sembianze per essere in qualche modo partecipi della gloria che a ciascuno assicurava la superba collezione ed oggi ancora i più insigni pittori italiani e stranieri riguardano come un grande onore d'essere invitati dal ministro della pubblica istruzione a donare agli Uffizi il loro ritratto.

— La Zona monumentale di Roma ha offerto occasione a vivaci polemiche dentro e fuori il Parlamento perchè molti sostengono che il progetto viene eseguito con grave danno degli edifici medioevali e moderni degni d'essere rispettati e conservati. Giova augurare che l'opera della Commissione possa procedere sollecitamente, continuando a liberare gli avanzi venerandi della grandezza romana da ogni costruzione posteriore. Così le Terme Diocleziane sono già diventate proprietà dello Stato e potranno fra breve venir restituite interamente all'ammirazione di tutti.

— Un ambasciatore che ama l'arte è quello d'Inghilterra, Sir Rennell Rodd, conferenziere infaticabile. Egli continua una tradizione gloriosa che, anche nel secolo scorso, si onorò di nomi famosi Basterà citare il gran nome di Chateaubriand, che al pari del suo predecessore il duca Blacas d'Aulpes, incoraggiò e protesse archeologi ed artisti. E il Bartholdy, il cugino di Mendelsohn, Ministro di Prussia che aveva comprato il bel palazzo di Federico Zuccari facendone dipingere a fresco una grande sala dai giovani pittori tedeschi che poi diventarono i più insigni maestri della pittura tedesca moderna?

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. - MILANO
VOLETE LA SALUTE??...
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

CANDELA "GARANTIE"
Fabbricata da C. Schlumpf-Arbon - Patente 39775 D. R. G. M.
Meravigliosa per la semplicità. - Completamente smontabile
Regolarità di funzionamento - Solidità e Resistenza.
L'unica premiata con classifica generale ed unanime al *Grande Concorso dei Veicoli industriali*, organizzato dall'A. C. di Francia. — Per informazioni o richieste rivolgersi ai Rappresentanti Generali e Depositari:
F.lli COEN & C., Via S. Andrea, 5 - MILANO
IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES

Come i suoi antecessori, Sir Rennell Rodd è stato ora nominato socio d'onore della R. Accademia di S. Luca.

— La legge Rava 28 giugno 1909 sulla conservazione del patrimonio artistico continua a dare buoni frutti. Alla dogana di Torino è stato fermato un magnifico ritratto di papa Pio VI mentre stava per emigrare in America. E' opera del grande caposcuola Pompeo Batoni che lo dipinse nel 1775 e lo Stato ne è venuto in possesso, esercitando il proprio diritto di prelazione, e pagandola la somma per cui era stato denunziato alla dogana, e cioè per sole L. 175.

Le opere del Batoni sono rare in Italia, mentre le residenze reali e i palazzi principeschi di Germania, d'Austria e di Russia ne posseggono a dovizia. Alla metà del settecento non passava infatti da Roma nè un sovrano nè un gran signore che non si facesse fare il ritratto dal gran pittore, rivale fortunato del tedesco Mengs, o non ne acquistasse quadri di soggetto profano.

— A Venezia si è deciso di ricostruire la cappella del Rosario che fu distrutta da un incendio nel 1867 con danno irreparabile per l'arte italiana poichè rimase preda del fuoco il quadro di Tiziano rappresentante S. Pietro martire, opera di una grandiosità portentosa e tragica.

— E' cominciata la demolizione a Roma del palazzetto di Venezia, proprietà dell'Austria, la quale colla larga indennità pagata dal Governo italiano ricostruirà dall'altra parte del palazzo grande il minore edificio che Paolo II, il bel papa veneziano, aveva fatto innalzare per giovarsene come di un belvedere, di una passeggiata coperta, specialmente per godere lo spettacolo delle corse di uomini e cavalli che egli pel primo determinò si facessero lungo l'antica via Lata, attuale corso Umberto I.

A molti duole che scompaia dal suo posto il caratteristico palazzetto, ma, non potendosi scongiurare il fatto, è da sperare che la ricostruzione sarà eseguita nell'intento di far rivivere l'elegante fabbrica del 1467 nelle condizioni sue d'origine, cioè coi grandi finestroni aperti e le logge interne completamente libere da stanze e magazzini che le deturpano vergognosamente.

Prof. G. Bedeschi.

Automobilismo

— Tra il 24 aprile e il 1 maggio sarà iniziato il servizio automobilistico Cingoli-Macerata, Cingoli-Jesi.

— Col 1 maggio prossimo venturo verrà attivato il servizio automobilistico per la montagna pistoiese sul percorso: Pracchia-S. Marcello-Casotti-Boscolungo-Fiumalbo-Pievepelago. Una vettura speciale farà servizio da S. Marcello a Cutigliano e viceversa.

— Il 1° maggio prossimo verrà iniziato il servizio automobilistico quotidiano Belluno-Cadore e viceversa.

— Col 30 marzo ultimo scorso ha avuto principio il servizio provvisorio automobilistico fra Gubbio e Perugia. Le corse avranno luogo, per ora, tre volte la settimana, e cioè martedì, giovedì e sabato.

— E' stato inaugurato il servizio automobilistico Perugia-Città della Pieve-Chiusi, che per ora rimane limitato al martedì, giovedì e sabato fra Città della Pieve e Perugia; e giornaliero invece fra Città della Pieve e Chiusi.

— Sarà attivato quanto prima un servizio pubblico automobilistico fra la stazione ferroviaria di S. Maurizio Canavese e Forno Rivara.

— E' stato ammesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il sussidio annuo chilometrico di L. 580 per 9 anni per l'impianto ed esercizio di un pubblico servizio di trasporti con automobili da Taranto a Martina Franca (chm. 27). Uguale sussidio è stato pure ammesso a favore della Amministrazione Provinciale di Piacenza per il servizio automobilistico sulla linea Capaneto-Gropparello-Castellana, lunga circa 18 chilometri.

— Il mese di marzo scorso venne inaugurata la linea automobilistica Alba-Canale-Poirino-Torino, per servizio viaggiatori e merci.

— Il Ministero dei Lavori Pubblici ha revocata l'ordinanza prefettizia che autorizzava l'esercizio della linea automobilistica fra Vievola e Nizza; e ciò per la ragione che detta linea avrebbe lo stesso percorso della costruenda ferrovia Cuneo-Nizza.

— In un'adunanza tenutasi in Firenze è stato votato un ordine del giorno col quale si approva l'iniziativa di un servizio automobilistico per unire Firenze coi paesi dell'altipiano Valdarnese, sul percorso Firenze-S. Donato-Incisa-Figline e Reggello.

— Procedono alacremente le pratiche per i seguenti servizi automobilistici nel Circondario di Cittaducale: 1. Aquila-Ascoli; 2. Rieti-Fiumata-Borgocollefegato-Avezzano; 3. Marmore-Piediluco-Leonessa-Cascia; 4. Antrodoco-Posta-Collicelle.

Aviazione

— *I guadagni dell'industria e del commercio aviatorio.* — La vendita degli apparecchi d'aviazione è un'operazione che si compie — nella maggior parte dei casi — per mezzo d'intermediari. Come accadeva un tempo per gli automobili, vi furono dei commercianti avveduti che comperarono in blocco un certo numero di aeroplani. — la produzione, per un determinato periodo di tempo, di questa o di quella marca. Così l'amatore frettoloso, il milionario straniero, il ricco *sportsman* si son visti costretti — dato che volessero immediatamente procurarsi il monoplano od il biplano dei loro sogni — di dipendere dall'agente intermediario e di subire la sua tariffa.

Quanto costa ordinariamente un apparecchio? Il più economico, presentemente, non può essere acquistato a meno di una somma che va da dodici a quindicimila lire.

Un biplano famoso ne costa ventidue mila; una marca molto in voga non ne cede a meno di trentamila lire.

Ora un aeroplano si compone di un motore, d'un po' di tela e di legno opportunamente lavorati e disposti.

Mettiamo quattro mila lire per il motore, calcoliamone tre mila per la tela ed il legno (preventivo questo, assai largo) e considerate ciò che resta come beneficio: un minimo di cinque mila lire. Completiamo il conto calcolando il numero degli apparecchi costruiti e noi avremo un'idea di ciò che rappresenta attualmente il traffico delle grandi officine di costruzione d'aeroplani.

— *Una impressione di volo singolare* e diversa dalle solite che sono state fino ad ora manifestate dai piloti o passeggeri d'aeroplani è quella provata dal conte De Lambert, uno degli aviatori più audaci e più abili.

Interrogato in proposito, egli infatti così si esprimeva:

« Non si prova per nulla un senso di divino riposo. Quando mi trovai al di sopra della Torre Eiffel, io volevo impedire all'apparecchio d'innalzarsi ancora, ma ero incapace di farlo. Durante dieci minuti almeno, mi trovai assolutamente privo di forze. Non potevo compiere il minimo movimento. Per qualche istante ebbi gli occhi abbarbagliati come da una danza di candele. Ero quasi impazzito ».

— Il 3 aprile scorso, l aviatore Emilio Dubonnet guadagnava, pilotando un monoplano Tellier, il premio della rivista *La Nature*, di 10 000 franchi, destinato a chi primo avesse percorso in linea retta, lontano dagli aerodromi, un tragitto aereo di 100 chilometri. Egli infatti superava la distanza che corre fra *Juvisy* ed Orleans, coprendo in tale direzione 109 chilometri in 1 ora e 50'.

— L,aviatore belga Daniele Kinet ha battuto il *record* del percorso e della durata con passeggeri, volando, in compagnia del signor Lebedeff, su biplano *Farman*, durante ore 2,19',15'', 1-5. Il precedente *record* mondiale con un passeggero (ore 1,48',50'') era stato stabilito il 31 gennaio ultimo scorso da Van den Born.

— Il 23 aprile l'aviatore inglese Grahame White, con biplano *Farman* nel quale aveva introdotte lievi modificazioni, tentava di vincere il premio di L. 250 000 stabilito dal giornale londinese *Daily Mail*, per colui che con apparecchio volante più pesante dell'aria avesse saputo superare lo spazio che intercede fra Londra e Manchester (chm. 299) in tre tappe.

Egli compì 133 chilometri in 2 ore e 5'.

Ripartito, il vento contrario non gli permise che di percorrere altri 55 chilometri. In seguito, l'ostilità del tempo lo risolse a rinunziare all'impresa.

— Più fortunato di lui e forse più abile, fu invece il francese Paulhan. Egli infatti partiva da Londra 27 aprile e compiva una prima tappa di chilometri 188,253 in ore 2,49' e riprendeva il giorno seguente il viaggio interrotto, giungendo a Manchester (chm. 111,21) in un'ora e 32'. Egli percorse quindi la distanza totale in ore 4,22', ciò che costituisce una media di oltre 68 chilometri all'ora.

Ciclismo

— *Per rinnovare la vernice delle biciclette.* — Anche quando siano ben verniciati, i cerchioni delle biciclette sono attaccati dalla ruggine, la quale, come lo segnalano i fabbricanti di pneumatici ai loro clienti, riesce grandemente nociva alle gomme. La maggior parte dei ciclisti non ha modo di rimettere a nuovo lo smalto della propria macchina quando la ruggine fa la sua prima apparizione — a meno di rassegnarsi a portare il veicolo da gente dell'arte per la rinichelatura o rinverniciatura. Ebbene: esiste un mezzo assai semplice ed altrettanto efficace per opporsi all'opera devastatrice dell'ossidazione. Si impiega della cera d'api. Essa si combina con la ruggine e forma una composizione che impedisce il costituirsi della ruggine stessa. Non c'è altro che da far scaldare leggermente i cerchioni e di stendere la cera sui punti arrugginiti.

Errata-corrige

Ad illustrazione d'un interessante articolo pubblicato nel numero del febbraio scorso della nostra *Rivista Mensile*, recante il titolo *Lo sport nella classe operaia* e dovuto alla collaborazione del dott. Alessandro Schiavi — comparvero alcune vignette che incompletamente indicammo come riprodotte da fotografie gentilmente inviateci dalla Ditta inglese Burroughs. Leggasi invece per la esatta comprensione: Ditta Burroughs, Wellcome e C., Londra.

Esplorazione

— *Il ritorno del dott. Charcot.* — La spedizione antartica del dott. Charcot è virtualmente terminata l'11 febbraio ultimo scorso, quando il *Pourquoi-Pas?* giungeva a Punta Arenas.

Contrariamente a quanto s'andò dicendo, scopo dell'esploratore era, non già di scoprire il Polo nè di battere qualunque altro *record*, ma semplicemente di attenersi ad un programma speciale di ricerche dirette a stabilire un raccordo fra l'estremo lembo occidentale della terra di Graham e con quello della terra Vittoria attraverso la terra Alessandro I.

Ecco pertanto l'itinerario tenuto dal dott. Charcot:

— Sui primi del dicembre 1908 toccava Punta Arenas (Stretto di Magellano); il 20 dicembre Pendulum Cove (Isole Shetland).

Rilevò poi esattamente i contorni dell'isola Adelaide continuando il rilievo della costa che si prolungava sempre verso sud ovest, accertando che la terra Alessandro I si raccorda con la grande terra di Graham.

Svernò all'Isola di Peterman e nella primavera australe del 1909 risaliva a rifornirsi di carbone all'isola Deception. Indi dall'isola Bridgmann, la spedizione tornò al sud.

Dal 104° 15' al 128° di longitudine di Parigi, il *Pourquoi-Pas?*, navigò attraverso acque vergini, poichè la zona compresa fra questi due meridiani non era stata solcata per lo innanzi che da una sola nave, quella del celebre J. Cook nel 1774 toccando il 71° sud in 109° di longitudine W.

Dopo aver avvistata l'Isola di Pietro I, il dottor Charcot riprese la via del nord e dirigendosi verso la terra del Fuoco giungeva a Punta Arenas l'11 febbraio.

Ferrovie

— *La ferrovia elettrica Trento-Clés-Malé.* — E' stata recentemente inaugurata la ferrovia elettrica Trento-Clés-Malé (Tirolo) che ha uno sviluppo di 60 chilometri e alla quale fa capo un tronco egualmente a trazione elettrica di 24 chilometri che fa servizio per Dermullo-Fondo e Mendel. La differenza di altitudine fra i due punti estremi è di 543 metri, lo scartamento delle rotaie di un metro, la velocità di marcia di circa 20 chilometri l'ora. La linea segue per la massima parte del percorso la strada imperiale, ma passa su ponti appositamente costruiti per essa. Si tratta di una delle più lunghe linee interurbane che siano esercitate a trazione elettrica.

— *Esposizione ferroviaria a Berlino.* — Dal marzo alla fine di maggio 1911 si terrà nei locali del Giardino zoologico di Berlino, una *Esposizione internazionale dei viaggi e di tutto quanto riguarda le vie e i mezzi di comunicazione*, che comprenderà i seguenti gruppi: 1. Mezzi di comunicazione governativi e privati per via di terra e di acqua (mostre di Amministrazioni ferroviarie, di Società di navigazione, di Società per treni di lusso, vagoni a letto, vetture *restaurants*, ecc.); 2. Vie di comunicazione, uffici di viaggi, istituti di assicurazione; 3. Società per l'incremento dell'industria del forestiero e simili; 4. Stabilimenti climatici ed altre attrattive pel forestiero; 5. Ricovero ed assistenza; 6. Letteratura dei viaggi e delle comunicazioni; 7. Industria delle comunicazioni (vetture automobili, canotti, palloni dirigibili, bicicli, motori, ecc.); 8. Industria dei viaggi in generale (utensili da viaggio, valigie, indumenti, ecc.); 9. Risultati dei viaggi di esplorazione e di *sport*. 10. Fotografie a colori e pellicole cinematografiche; 11. Storia dei viaggi e delle comunicazioni.

Il programma, come si vede, è interessantissimo e il concorso degli espositori sarà, a quanto prevedesi, straordinario.

— *Il « treno libero ».* Che cosa è il *treno libero?* E' l'applicazione ai trasporti su strade senza rotaie del concetto tutto ferroviario dei convogli.

Il treno è senza dubbio la forma più economica e più adatta pel trasporto di grandi quantità di materiali pesanti. Sono pregi indiscutibili del *treno* la grande superficie di caricamento offerta dai veicoli che lo compongono, la facile riversibilità dell'organo motore, la separazione fra materiale da trazione e materiale da trasporto che elimina soste inutili dalla parte motrice a profitto del suo rendimento. Un'esperienza quasi secolare dimostra la grande superiorità delle ferrovie sugli ordinarî mezzi di trasporto e poichè tale superiorità si deve certamente anche alla forma di organizzazione per convogli, tutto consigliava a tentar di valersene anche per risolvere il problema dei trasporti su strade ordinarie.

Per queste però la soluzione si presenta più difficile. Le guide di ferro limitano l'aderenza della parte motrice, ma riducono enormemente gli attriti della parte mossa, aumentando così la potenzialità del motore. Un mezzo per ridurre gli attriti è quello di aumentare il diametro delle ruote, ma in questo modo si veniva ad ostacolare lo sterzo dei veicoli. Il problema è stato risoluto sopprimendo lo sterzo, con un ingegnoso artificio sul quale non entreremo in dettagli.

Diremo solo che un treno libero si compone ordinariamente di una locomotiva e di due carri. Tanto l'organo motore che i veicoli sono composti di due carretti a due ruote fra loro uniti in maniera che la curva descritta dalla locomotiva vien riprodotta da tutto il convoglio che la segue. Si possono così percorrere curve di soli 7 metri di raggio pur adottando ruote di diametro rilevante.

La pratica ha dimostrato che il sistema di trazione col treno libero si presta assai bene dove le strade sieno convenientemente sistemate, contribuendo il convoglio stesso, coi suoi larghi cerchioni ad assodare lo strato di pietrisco superficiale costituente la massicciata.

Il rendimento economico della trazione col treno libero risulterebbe notevolmente superiore a quello della trazione animale. Pur facendo l'ipotesi del ritorno a vuoto del convoglio, ciò che riduce a metà la capacità complessiva del sistema, il costo di esercizio non sarebbe che circa la terza parte di quello della trazione animale con carri ordinarî.

— *Ferrovie minuscole.* — Alcuni ricchi signori inglesi han pensato di collegare la più vicina stazione ferroviaria ai proprî castelli mediante minuscole ferrovie a scartamento di m. 0,36, del genere di quelle che si usano per portare in giro i visitatori delle Esposizioni.

Una di queste ferrovie percorre i dominî del duca di Westminster e fa capo alla stazione di Balderston. Comprese le diramazioni, raggiunge la lunghezza di 9 chilometri, ed il suo impianto è costato 80 000 lire. Essa serve a trasportare merci fra i poderi e la stazione, come a trasportare gli ospiti del duca e i numerosi visitatori dei suoi vasti possedimenti. Vi ha perfino una sala d'aspetto pei viaggiatori ed il servizio è fatto da 2 locomotive che a vuoto pesano ognuna 3 tonnellate e possono portare 150 chilogrammi di carbone e 350 litri di acqua. L'esercizio annuo costa 17 500 lire.

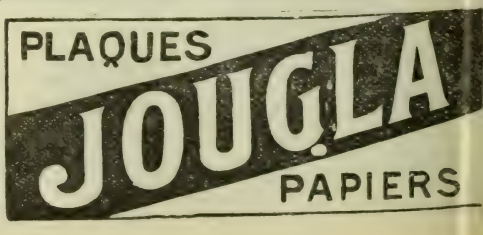
Un'altra ferrovia di questo genere esiste fra la residenza del signor Bartholnen, un antico ingegnere ferroviario e la stazione di Blakesley Hill. Questa linea è molto perfezionata: vi si trovano dei ponti e delle opere d'arte, una piattaforma girevole, dei segnali elettrici e il telefono. La locomotiva è a petrolio ed i veicoli possono contenere ognuno 12 persone. Per la gran cura con cui è costruita costituisce un vero modello del genere ed è frequentemente visitata anche da persone dell'arte.

Ing. Filippo Tajani.

Folklore

— *La festa del Divino Amore a Roma.* — Percorrendo, fuori porta S. Sebastiano, l'antica via Appia, dopo breve tratto si giunge a un bivio dove sorge la chiesuola così detta del *Quo Vadis?* resa popolare dal celebre romanzo con lo stesso titolo dello Sienkiewicz. La via a sinistra è il proseguimento dell'Appia, l'altra a destra è la via Ardeatina, così chiamata perchè conduceva alla città latina di Ardea. In un marmo infisso al muro a sinistra sul principio di questa via si legge l'iscrizione molto espressiva: *Dritto al Divino Amore.*

Infatti, a una diecina di chilometri più innanzi, nel pieno deserto della campagna romana, entro le



pittoresche rovine di Castel di Leva, sorge la chiesa del Divino Amore che fra i santuari della Beata Vergine è, nell'Italia Centrale, uno dei più rinomati. Quella chiesa fu eretta nel 1744 in onore di una immagine miracolosa della Madonna, dipinta sovra un muro diruto del suddetto castello, e rappresentante l'amore di Maria pel suo celeste Bambino, donde il nome della chiesa. Come tutti gli altri santuari dello stesso genere, famosi per miracoli clamorosi e ricchi di ex-voti per grazie ricevute, anche questo del Divino Amore è meta ogni anno di affollatissimi pellegrinaggi. La città più vicina ad esso è Frascati, i cui abitanti compiono la devota loro gita il lunedì di Pasqua. Quelli di Grottaferrata vi si recano il giorno dell'Ascensione; i Marinesi il giorno della SS. Trinità, e i Genzanesi la domenica successiva. Queste diverse date fissate ai pellegrinaggi degli abitanti dei principali « castelli » romani furono stabilite nei passati tempi a cagione delle feroci rivalità campanilistiche che man mano sorgevano o rinverdivano fra essi e che, pur troppo, più o meno sopite, durano tuttora. Nemmeno... al Divino Amore i bestiali odî umani hanno mai potuto quetarsi!

Nel giorno di Pentecoste vanno a quel santuario gli abitanti di Roma e quelli dei paesi laziali più lontani, ed è, non occorre dirlo, in quel luogo recondito, abitualmente tanto tranquillo, il giorno di maggior concorso e di maggior chiasso. Col crescere della popolazione della capitale la festa del Divino Amore, essenzialmente popolare, è divenuta ogni anno sempre più vivace ed attraente, perchè lo sfogo dei saturnali, scomparso ormai nella sua data fissa del carnevale... *tamen absque recurrit* in ogni occasione in cui gli sia possibile riapparire, sia pure un pretesto di divozione. Lo spettacolo che presenta allora Castel di Leva è su per giù lo stesso offerto da tutti gli altri pellegrinaggi campestri: venditori di sacre immagini e di rustiche ghiottonerie, contadini che arrivati da lontani villaggi, stanchi dal lungo cammino percorso, digiuni dal giorno innanzi, grondanti sudore e cospersi di polvere si trascinano ginocchioni fino entro la chiesa, malati che ad alte grida invocano la grazia, e file di pellegrini che seguendo in processione uno stendardo della Vergine cantano la laude poco dannunziana:

Viva, viva, sempre viva
La Madonna del Divino Amore:
Fa la grazia a tutte l'ore,
La veniamo a visitar!

Ma lo spettacolo più imponente è quello della folla immensa dei « romani di Roma » che seduti o sdraiati sull'erba dei prati vicini, consumano le provviste di viveri portate seco abbandantemente inaffiandole col vino « delli Castelli » che si vende nelle innumerevoli baracche improvvisate là intorno. E' un bivacco tradizionale, grandioso e pittoresco, la cui principale caratteristica è formata dai veicoli di ogni genere che hanno servito al trasporto di tutta quella gente; carri e *omnibus* antidiluviani e automobili modernissimi, legnetti sconquassati ed eleganti carrozzelle. Tutti questi veicoli sono ornati, anzi addirittura coperti di grandi rose dai vivaci colori, in maggioranza... di carta, e uguali fiori coprono tutto il resto, i cappelli degli uomini e i capelli delle donne nonchè i cavalli dalle punte delle orecchie sino all'estremità della coda.

Da qualche anno è una gara tra i popolani di Roma nell'avere i « tiri » a due, a quattro, a sei cavalli, meglio adorni, e si formano persino delle associazioni, non di rado di sole ragazze, che versando un soldo o due soldi al giorno tutto l'anno riescono a mettere insieme non lievi somme da profondere in quella baldoria. Seguendo una legge della fisica anche i grandi principî, in questo caso è quello della cooperazione, cominciano a farsi strada per le vie più accessibili! E il ritorno dal Divino Amore, aiutato dall'amore di... vino, fa realmente terminare il pellegrinaggio in un orgiastico corso carnevalesco aspettato in città dalla popolazione che non vi prese parte e che pazientemente sta per lunghe ore nelle vie in attesa dei « Madonnari ». I carri e le carrozze meglio ornate e in particolar modo quelle premiate, poichè furono persino istituiti recentemente dei premî pei meglio ornati veicoli, illuminati dai bengala passano a sera tra gli applausi della folla, e con canti e suoni e grande frastuono di sonagli o di trombette fanno un ultimo giro per la città e un'ultima sosta dinanzi a un'osteria cittadina, mentre l'immagine miracolosa della Madonna del Divino Amore, per brevi istanti venerata, è tornata nel silenzio e nell'oscurità della sua chiesetta perduta nella vasta solitudine dell'agro incolto e deserto.

Americo Scarlatti.

Fotografia

— *Le scottature del magnesio.* — Il magnesio in combustione può cagionare — principalmente alle mani — delle scottature d'una certa gravità.

E' cosa imprudente il tenere direttamente in mano le liste di magnesio: parecchi sperimentatori ebbero, per questa imprudenza, a provare delle bruciature profonde. E' sempre preferibile innestare il metallo su un qualunque supporto, tenendone la mano il più distante possibile.

La scottatura è invariabilmente grave, sia per l'alta temperatura del magnesio, sia sopratutto per l'introduzione nella ferita della magnesia caustica che risulta dalla combustione.

Tali lesioni dovranno essere curate con una miscela di olio di lino e d'acqua di calce in parti eguali, fortemente agitati finchè il liquido assuma l'apparenza d'una crema spessa e gialla. Se ne imbeva poscia del cotone idrofilo e lo si applichi al più presto possibile sopra la parte scottata, replicando via via i bagni.

Geografia

— *Regolazione di confini tra Germania e Portogallo nell'Africa orientale.* — Un accordo fra i due governi di Portogallo e di Germania, firmato lo scorso novembre fissa definitivamente i confini delle due rispettive colonie nell'Africa orientale.

AI SOCI DEL TOURING viene spedito gratis e franco il Catalogo

OTAV BICICLETTI E MOTORI INDUSTRIALI OTAV

Officine Türkheimer per Automobili e Velocipedi - Milano, Via Lambro, 4

La Germania guadagna un aumento di territorio di circa 500 chilometri quadrati e una maggior linea di costa di 20 chilometri tra la foce del Rovuma e il Capo Delgado. La Commissione mista per le operazioni sul terreno era comandata dal maggiore Schloblach da parte tedesca e dal tenente di vascello Antonio Julio Brito da parte portoghese.

Navigazione

— *Taranto e non Otranto.* — Sulla fede della *Shipping* abbiamo annunciato nel nostro numero di marzo che i nuovi grandiosi postali della «Orient Line» per la valigia di Australia avrebbero fatto scalo a Otranto. In realtà essi fanno scalo invece a Taranto.

Lo scalo di Otranto era stato proposto, ed era quello in predicato quando la notizia ci venne trasmessa, mesi sono, non avendo noi potuto, per mancanza di spazio, pubblicarla a suo tempo. Difficoltà tecniche hanno poi sconsigliato lo scalo di Otranto, proposto parecchie altre volte e mai attuato, perchè non vi è porto adatto, e precario sarebbe il trasbordo in mare aperto.

La posizione di Taranto è assai vantaggiosa, e l'ancoraggio buonissimo. Mancano le banchine, ma si tratta solo dell'imbarco di passeggeri e delle valigie postali.

Se le comunicazioni ferroviarie con Napoli fossero più rapide, altre linee per l'Estremo Oriente potrebbero servirsi di Taranto come di ultimo scalo per la posta e i passeggeri.

— *Il Transporter.* — I giornali tecnici inglesi annunciano che la Casa Vickers Sons e Maxim ha venduto al Governo italiano il suo famoso vapore *Transporter*, costrutto nel 1908 in modo da poter imbarcare un sottomarino di grandi dimensioni intero. Servì anzi al trasporto dei sottomarini che la Casa stessa ha costruito per il Giappone. Il *Transporter* è un vaporetto di 1295 tonnellate a un solo ponte.

— *Nuove linee di navigazione.* — Il piroscafo *Frankfurt* del Lloyd Germanico ha iniziato la nuova linea fra Brema e Filadelfia con prolungamento al golfo del Messico. Il *Frankfurt* ha sbarcato 900 passeggeri, specialmente di terza classe, a Filadelfia e 500 li ha sbarcati a Galveston. Si assicura che anche la Amburgo-American intenda stabilire un suo servizio diretto col golfo del Messico, e assai probabilmente con testa di linea a Genova.

Coll'aprirsi della navigazione sul San Lorenzo, si prevede per questo anno un intenso movimento nella navigazione per il Canadà. Dai porti settentrionali d'Europa, oltre ai consueti servizi, fra cui il principale finora è quello dell'Allan Line, s'inizierà quello della White Star Line che fece costruire appositamente i due grandi piroscafi *Megantic* e *Laurentic;* inoltre un'altra Compagnia ha in trasformazione l'*Eliopolis* e il *Cairo*, grandi celerissimi vapori a turbina, che furono addetti ad un servizio di lusso fra Marsiglia e l'Egitto, e che vennero venduti or è qualche tempo. A tali vapori si sono tolte alquante superstrutture possibili nel Mediterraneo, non nel fiero Atlantico settentrionale e si prepararono ampi carbonili. Appena entrati in servizio — ancora si ignora se muteranno nome o conserveranno l'antico — essi saranno i più veloci transatlantici del San Lorenzo.

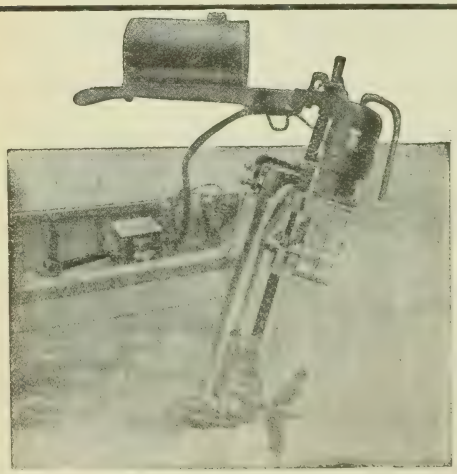
Altre nuove linee metteranno capo a Boston, fra queste una italiana, e per le vie interne spediranno i loro passeggeri nel Canadà. Infine una Compagnia inglese fece costruire appositamente il grande vapore *Tortona*, per un servizio che a navigazione libera si eserciterà fra Napoli e il San Lorenzo, e durante l'inverno fra Napoli e Boston.

Le Compagnie ferroviarie canadesi fortemente interessate in queste imprese di navigazione, intendono poi stabilire linee fra i porti canadesi del Pacifico, la Nuova Zelanda e l'Australia. I giapponesi poi intensificano la loro linea Tacoma-Seatle-Nagasaki, con appositi grandi vapori di 9000 tonnellate a doppia elica.

Una marina in pieno risveglio è ora la brasiliana. Il Lloyd brasiliano fece costruire in Inghilterra un gruppo numeroso di vapori a doppia elica, della velocità da 12 a 14 nodi e della portata di 2000 a 3500 tonnellate: destinati al cabottaggio dei suoi porti da Rio Grande do Sul al Parà, con prolungamenti all'Argentina e a New-York. Per queste linee si adottarono dei piroscafi da 3500 tonnellate e 14 nodi, cioè il *Rio de Janeiro, Sao Paulo e Minas Geraes*, ma mentre le loro dimensioni sono troppo grandiose per entrare in quasi tutti i porti del sud e nord Brasile, sono inadeguate ad un servizio efficiente con New-York, perciò saranno presto sostituiti con altri di almeno 5000 tonnellate. Il Brasile sta organizzando anche un ottimo servizio proprio, lungo il Paranà fino al suo stato di Mato Grosso.

Nell'Argentina due Società l'una inglese, tedesca l'altra, ma con vapori di bandiera locale, iniziano un grande servizio di concorrenza fra il Plata e i nuovi scali della Patagonia.

L'apertura della ferrovia transandina che assicura ormai le permanenti comunicazioni fra l'Argentina e il Chile, benchè finora con linea di montagna a scartamento ridotto, rivoluziona i servizi marittimi per il Chile, via Stretto di Magellano La Pacific S. C. che da Liverpool aveva un servizio rapido per Montevideo e lo stretto, senza toccar Buenos Ayres, in causa della mole dei suoi vapori, ha in cantiere adesso quattro vapori che pur essendo colossali, potranno entrare in Buenos Ayres compiendo il viaggio da Liverpool a quel porto in 15 giorni, un treno rapido porterà la posta e i passeggeri oltre le Ande. In pari tempo questa Compagnia concentrerà nel Pacifico parte della sua flotta, per irradiare da Valparaiso in tutti i porti



Motori americani portatili fuori-bordo "WATERMAN,,

La più ingegnosa e pratica invenzione americana, per ***trasformare in pochi istanti*** qualsiasi barca a remi e a vela, in un ***ottimo canotto automobile.*** Questo apparecchio è formato dalla riunione in un ***sol corpo*** di motore, propulsore, timone e serbatoio, e si colloca semplicemente al posto del timone, che sostituisce. La ***praticità*** di questo motore è indiscutibile, anche per il fatto che si può tenere ***al sicuro*** quando non si usa, lasciando quindi la sola barca sulla spiaggia. E' adatto per fiumi, laghi, mari e si fornisce in due grandezze, cioè:
di 2 HP., peso circa 22 Kg., velocità 8 12 Km.
di 4 HP., 2 cil., peso circa 35 Kg., velocità 14-16 Km.

La casa Waterman fornisce anche canotti a motore di ***impareggiabile*** costruzione, eleganza ***velocità*** e ***prezzo.***

Chiedere listini alla **Rappresentanza Generale Waterman**
Milano - Foro Bonaparte N. 53 D

che si possono considerare nella sfera di azione del nuovo valico andino. Ciò si intende per il solo servizio dei passeggeri, perchè il movimento delle merci continuerà a lungo per la consueta strada dello stretto, anche dopo che la ferrovia andina abbia ricevuto il binario normale.

Anche la Russia tende a sviluppare le sue linee dell'Estremo Oriente; la Flotta Volontaria ha messo in servizio un gruppo di nuovi vapori, *Orel, Poltava, Simbirsk, Pensa e Rjasan* di 3424 tonnellate e 14 nodi, destinati a navigare con Vladiwostok e Shangai la loro struttura è tale che possono anche rompere il ghiaccio, che può loro sbarrare l'accesso a Vladiwostok, fra i periodi di sosta dei vapori speciali rompi-ghiaccio. Avranno passeggeri di prima, seconda, terza e quarta classe, quest'ultima divisa per chinesi e giapponesi.

Giorgio Molli.

— *La navigazione sui grandi laghi.* — Quest'anno la navigazione sui grandi laghi incomincia per tempo, perchè il ghiaccio incominciò a muoversi nello stretto di Mackinaw il 29 marzo scorso. Lo stesso giorno il vapore *City of Detroit* iniziava il suo servizio per Cleveland. La data più anticipata che si ricordi, dell'apertura di questa navigazione è quella del 15 marzo 1878, la più tardiva del 3 maggio 1882. Nella media di oltre mezzo secolo, l'apertura della navigazione risulta intorno alla seconda metà di aprile. Quest'anno si ha dunque quasi un mese di anticipo sulla media, e quindici giorni sull'anno passato.

Navigazione interna

— *Progressi della Navigazione Interna.* — Sono in costruzione a La Seyne, sei piccoli trasporti per carbone di un tipo assai interessante. Essi verranno destinati a imbarcare del carbone in Vestfalia, poi per la via del Reno, del mare del Nord, della Manica e della Senna, rimonteranno fino a Parigi; eccone le dimensioni:

Lunghezza	metri	73.60
Larghezza	»	9.80
Altezza	»	4.30
Immersione	»	2.72
Dislocamento (mare)	tonn.	1852

La loro portata sarà di 1080 tonnellate di carbone, o di qualunque altro carico, la velocità sarà di 9 nodi l'ora (chm. 16 e mezzo). Due macchine a elica svilupperanno insieme 400 HP. Le due macchine sono necessarie per le evoluzioni nelle curve ristrette dei fiumi.

Altri sei vaporetti identici saranno consegnati dopo questi primi.

E' notevolissima questa tendenza della navigazione fluviale a divenir marittima. E dire che basterebbe un poco di buon volere da parte del Governo italiano per rendere accessibile il Tevere, l'Arno ed il Po a navi di un tipo analogo! Il Tevere è già navigato fino a Ripetta, ma con vapori molto minori. Nessun progresso o quasi dal tempo in cui Pio IX benediceva il vaporetto *Sofia;* il quale è ancora oggi in servizio, col nome pomposo di *Corriere del Tevere.*

Ponti

— Il Consiglio Comunale di Meduna di Livenza ha deliberata la costruzione del ponte sul Livenza.

— Il Consiglio Provinciale di Vicenza ha approvata la costruzione del cavalcavia di Povolaro sulla Vicenza-Schio.

— Il ponte in cemento armato, che si costruisce ad Olginate, avrà una lunghezza di 100 metri circa, con una larghezza utilizzabile di m. 6 e mezzo, con tre arcate della luce di m. 30 ciascuna e un'altezza dal pelo d'acqua nelle magre ordinarie di m. 8. La spesa totale si aggirerà sulle 350 mila lire.

— Si darà presto principio alla costruzione del piazzale e del pontile a Dervio.

Telefonia

— *Il telefono e i salvataggi marini.* — Il Governo nord americano spende ogni anno la somma di 95 000 franchi per la manutenzione di 124 telefoni colle loro linee aeree e cavi sotto marini, lungo le coste di Long-Island, New Jersey, Maryland, Virginia e North-Carolina, dal sud di Hatteras a Capo Cod. Questi telefoni sono destinati alle chiamate degli equipaggi delle stazioni di salvataggio sparse lungo quelle coste. In tal modo in un periodo di tempo minimo gli equipaggi dei battelli di salvataggio possono essere riuniti e pronti a lanciarsi in soccorso delle navi pericolanti.

Si tratta di coste pericolose e frequentate da migliaia di navi all'anno. Da quando venne organizzato questo servizio, la media dei salvataggi di vite umane è salita di 170 vite all'anno.

Telegrafia

— *Progressi costanti della telegrafia senza fili.* — Ormai sono molte numerose le navi che vennero munite di apparecchi di telegrafia senza fili. Nel Nord America perfino dei modesti velieri hanno il loro bravo apparato, il quale fra altre cose riesce utilissimo per segnalare il prossimo arrivo in porto e chiamare a tempo un rimorchiatore a prezzo precedentemente accordato.

I sistemi usati sono numerosi, ma i più comuni sono quelli di Marconi preferiti dagli inglesi e italiani, il Forest dagli americani e francesi, e lo Slaby Arco (Telefunken) usato dai tedeschi in larga scala.

Sembra che il Telefunken si presti molto bene alle piccole istallazioni; e a proposito del naufragio del postale francese *Chanzy* nelle acque di Minorca, si cita il vapore tedesco *Kleist* che passava presso a poco all'ora del disastro a sole cinquanta miglia dal disgraziato *Chanzy;* il *Kleist*, è munito di telegrafia senza fili, così, se anche il pericolante piroscafo francese avesse avuto tale istallazione con ogni probabilità non vi sarebbero state vittime.

Appunto in quella traversata il *Kleist* col suo apparato Telefunken di soli 2 kw. comunicava nelle stesse acque di Minorca con Marsiglia (stazione di Sainte Marie de la Mer), North Fore land (Dover), Scheveninghen (Mare del Nord) e col piroscafo

— Pneu — Automatique DUCASBLE
per CICLI, AUTOMOBILI, OMNIBUS, ecc.
Si gonfia automaticamente e non può mai scoppiare.
Adottato da Servizi pubblici, Pompieri, Guardie, ecc.
Agenzia Gen. per l'Italia: 2, Corso Torino - GENOVA

Le LASTRE, CARTE, CARTOLINE FOTOGRAFICHE marca "AS DE TREFLE,, della soc. GRIESHABER Frères & C. di Parigi
sono incontestabilmente superiori a quelle finora preparate
Deposito Generale: MILANO - Via Ausonio, N. 8

Gratis ai Soci del T.C.I.
l'elegante Catalogo modelli 1910
BICICLETTE
DEI
Officine DEI - MILANO, Via Pasquale Paoli, 4

Lucie Woermann, che si trovava nelle acque di Brest. La ricezione a Scheveninghen fu così chiara e intensa, malgrado la burrasca, che il telegrafista dapprima non poteva credere che quelle vibrazioni gli giungessero dal Mediterraneo, a quasi duemila chilometri di distanza e con interposto il massiccio delle Alpi.

Tramvie

— E' stata ufficialmente inaugurata la nuova linea elettrica Mestre-Treviso-S. Artemio.

— In questo mese verrà inaugurato il servizio elettrico Brescia-Salò, con vetture automotrici.

— A Bergamo verrà costruita una nuova funicolare che da Fontanabrolo condurrà direttamente a S. Vigilio.

— Verrà inaugurato fra giorni il tronco tramviario Grumo-Casandrino (Napoli).

— Sarà aperta prossimamente al pubblico la tramvia Chiasso-Capolago, che può considerarsi come una continuazione della Como-Ponte Chiasso.

— La Giunta Comunale di Padova ha accettato di esercitare la linea tramviaria elettrica Padova-Asolo.

Viabilità

Nuove strade.

— Procedono i lavori di costruzione della nuova strada che metterà in comunicazione Duno (Valcuvia) col Capoluogo di Mandamento.

— Ha avuto luogo a Longi (Palermo) un Comizio pro-strada Zappiella, Mirto, Caprileone, Frazzano, Longi.

— Vennero iniziati i lavori della strada fra Zannier e Stregna (Udine).

— E' stato concesso il sussidio governativo di L. 80 mila per la costruzione della strada d'accesso da Onno alla stazione ferroviaria di Erba Incino.

— Il Ministero dei Lavori Pubblici ha autorizzata la spesa di L. 370 mila per la costruzione del tronco Dragone-Palagano, in Provincia di Modena.

— Il Consiglio Provinciale di Porto Maurizio ha deliberata la deviazione a monte del tronco di strada provinciale asportata dalle mareggiate dei mesi scorsi.

— Verrà quanto prima posto mano ai lavori per la costruzione della strada che da Cima si congiungerà al confine svizzero, attraversando i paesi della Valsolda, Cressogno, S. Mamette, Albogasio ed Oria.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto per la strada Como-Torno-Careno.

— E' stata approvata la costruzione della strada Maslianico-Ponte Chiasso.

— Verranno sistemate dodici tratti della strada provinciale Regina tra Moltrasio e Torriggia.

— Sono stati iniziati i lavori di costruzione del tronco stradale Codesino-Indovero-Narro.

— Sarà prossimamente collaudata la carreggiabile Seres-Ala di Stura (Torino).

— Vennero iniziati i lavori per la costruzione della strada che dovrà mettere in comunicazione diretta Chianni coi Bagni di Casciana, e per accedere alle stazioni ferroviarie di Fauglia e Pontedera.

— I Comuni di Gravedona, Traversa, Peglio, Dosso e Livo si sono accordati per costruire una strada di comunicazione fra essi e la stazione ferroviaria di Dubino.

— Il Consiglio Comunale di Torino ha approvato gli stanziamenti per apertura e sistemazione di vie, corsi e piazze, radiando però la diagonale del corso Regina Margherita al corso Principe Oddone.

ICA

Apparecchi fotografici

di costruzione più moderna per divertimento, scienza ed industria. Vendita da ogni commerciante d'articoli fotografici. — Catalogo N. 605 gratis.

ICA

Società Anonima di Dresda

Riunione delle fabbriche d'apparecchi fotografici: Hüttig — Dr. Krügener — Wünsche — Zeiss — Palmos.

RIPARAZIONI GARANTITE DI QUALSIASI MAGNETE .. ..

BIBLIOTECA

« L'Italiano a Bruxelles ». Una pubblicazione assolutamente indispensabile per tutti coloro che si recano nel Belgio è uscita in questi giorni. S'intitola « L'Italiano a Bruxelles » e contiene tre guide in un solo volume: Guida di Bruxelles e del Belgio — Guida generale dell'Esposizione di Bruxelles — Guida della Sezione Italiana dell'Esposizione di Bruxelles.

E' un elegante volume di formato tascabile, di circa 200 pagine, rilegato in tela, con piante topografiche di Bruxelles e dell'Esposizione e con numerose illustrazioni. La pubblicazione viene fatta sotto il patronato del Comitato Nazionale per le Esposizioni italiane all'estero.

Eccome il sommario:

Notizie interessanti l'automobilista ed il ciclista che si recano nel Belgio. Compilate per cura del Touring Club Italiano;

Le indicazioni utili per Bruxelles e il Belgio: Poste, telegrafi, telefoni, tramways, omnibus, vetture, automobili, ecc.;

Congressi e Conferenze;

Feste sportive;

Guida di Bruxelles;

Una corsa attraverso il Belgio: Bruges, Anversa, Malines, Gand, Liegi, Waterloo;

L'Esposizione Universale di Bruxelles;

La Sezione Italiana.

E' posto in vendita in tutta Italia a L. 1. — I soci del Touring potranno riceverlo franco di porto, spedendo 85 centesimi alla sede del Touring, via Monte Napoleone, 14, Milano

« I Mille ». L. 0,50. Società Editrice l'Attualità, via Moscova, 27, Milano.

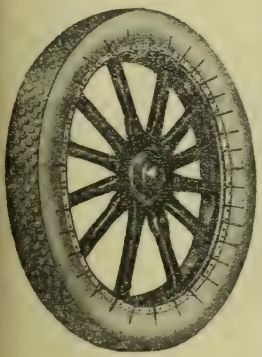
Una pubblicazione ha preparato la Società Editrice L'Attualità, per la commemorazione del cinquantenario della gloriosa spedizione dei Mille. A questa pubblicazione, che sarà uno dei più bei ricordi di quella meravigliosa epopea, hanno collaborato, sotto la direzione del prof. Giovanni Piazzi, i più noti scrittori d'Italia: i poeti Giovanni Bertacchi e Mario Rapisardi; i letterati Antonio Beltramelli e Guido Mazzoni; i commediografi Luigi Rasi e Silvio Zambaldi; poi A. Luzio, Ettore Janni, U. Ghiron, Ferruccio Quintavalle, A. Sorani, Cesare Rossi, ecc., ecc. L'elegante fascicolo, stampato su carta americana con una bella copertina a colori del pittore Adolfo Magrini, contiene bellissimi disegni di Leonardo Bistolfi, ritratti e illustrazioni, tavole a colori fuori testo, ecc. Il venerando senatore Luigi Pastro ha mandato un toccante sonetto da lui composto in carcere. Conterrà inoltre una lettera inedita del generale Giuseppe Garibaldi, di grande valore storico.

Speciali facilitazioni vengono fatte ai Comuni ed alle scuole che sottoscriveranno parecchie copie da distribuire, nella patriottica ricorrenza, agli studenti.

Arduino Colasanti. « Loreto », con 127 illustrazioni e 2 tavole; pag. 123; L. 4. Dalla collezione di monografie illustrate « Italia Artistica » diretta dal dott. Corrado Ricci. Istituto d'Arti Grafiche editore, Bergamo.

Pier Ludovico Occhini. « Valle Tiberina », con 152 illustrazioni; pag. 140; L. 4. Dalla collezione di monografie illustrate « Italia Artistica » diretta dal dott. Corrado Ricci. Istituto Italiano d'Arti Grafiche editore, Bergamo.

La raccolta s'arricchisce di due nuovi esemplari il cui pregio estetico ed intrinseco non fa che continuare l'onorevole tradizione libraria di cui giustamente può vantarsi l'Istituto Italiano d'Arti Grafiche. Entrambi, pur nella disparità dei soggetti trattati, i due volumi recano un contributo suggestivo del più alto valore alla perfetta ed ammirata intelligenza delle nostre bellezze nazionali.



SOVRACCOPERTURE "HUMBERT", l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in **5** minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA", in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI", in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES — Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA", (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.

U. DE BONMARTINI - Milano **Via Plinio, 5** (Corso Buenos Ayres)
Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

A tutti i membri del Touring Club Italiano saranno mandati i Cataloghi per Vetture e Cicli

DE DION-BOUTON

Farne domanda alla Società Anonima Garages E. Nagliati, Firenze, Borgognissanti, 56, indicando il numero di tessera.

"TAURUS-TYPE,,

Macchina da scrivere tascabile a carta continua formato orologio.

Si spedisce franca di porto nel Regno contro vaglia del valore di

Lire 20

La "TAURUS-TYPE,, è usata da tutti gli SPORTMANS, i professionisti, gli uomini di commercio, i collezionisti.

Chiedere con cartolina doppia la splendida pubblicazione illustrata a colori alla Ditta fabbricante

TORRANI & C. Via Cappellini N. 10 **MILANO**

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali c lmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

La

Moto-Rêve

di gran lunga la migliore, non teme confronti!

Catalogo gratis e franco ai Soci del Touring Club Italiano indicando il numero di tessera.

La Moto-Rêve Italiana

Società Anonima

MILANO - Corso Magenta, 27

LIQUIDAZIONE

Biciclette RALEIGH originali vendonsi:

Modello di lusso con carter	L.	230
" da viaggio	"	200
" da corsa e mezza corsa .	"	190
" per signora	"	200

..PREZZI NETTI PER CONTANTI..

Rivolgersi: ERBA, Paolo Sarpi, 9, - MILANO

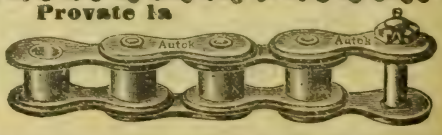
Più di 2 milioni di CANDELE

OLEO

in uso in tutto il mondo.

IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES.

Provate la



La migliore

La più economica

CATENA "AUTOK,, per automobili

Dep. presso H. KOENIG - Via Ariosto, 27 - MILANO - Telef. 38-46

Antonio Anzilotti. « La costituzione interna dello Stato fiorentino sotto il duca Cosimo I de' Medici. Pag. 208; L. 4. Firenze Francesco Lumachi editore.

Diligente e perspicace indagine storica circa un'epoca ed una regione che forniscono al turista la più grande e nobile materia d'osservazione.

Gherardo Pantano. « Nel Benadir. La città di Merca e la regione Bimal ». Pag. 125; L. 2,50. Livorno, S. Belforte e C., editori.

Non si può dire che l'argomento manchi d'attualità. Circostanza questa che mette in rilievo il pregio generale dell'opera, la quale, lungi dall'essere una semplice raccolta di impressioni di viaggio, come si usa per lo più, costituisce una descrizione esauriente, ordinata e documentata d'una terra e d'un popolo verso cui l'Italia ha tante ragioni d'interessamento.

Ing. Gaetano Valente. « Questioni d'arte. La Chiesa Vecchia. Antico duomo di Molfetta. Quel che fu, quel che è, quel che dovrebb'essere ». Bari, Stabilimento Tipografico Avellino e C.

Interessante e competente trattazione critica d'un alto problema d'architettura e di storia artistica regionale.

Georges Hérbert. « Guide pratique d'éducation physique ». Paris, Vuibert et Nony, éditeurs, 63, Boulevard S. Germain.

Questo trattato di immensa utilità per la gioventù che ha cura della propria salute e della propria bellezza — al contrario di molti altri del genere — si limita quasi esclusivamente a sviluppare la parte pratica della questione. Quindi poche norme teoriche e molti concreti consigli corroborati da eloquenti dimostrazioni illustrative.

L'opera abbraccia tutte le estrinsecazioni della scienza atletica ed è improntata ai principî più scientificamente razionali.

Lorenzo Mina. « Impressioni senesi ed appunti sulla Mostra d'Arte Antica ». Pag. 28; L. 1. Alessandria. Stabilimento Cromo-tipografico G. M. Piccone.

Rapidi e gustosi spunti critici riflettenti i più interessanti e meno conosciuti capilavori artistici del medioevo e del rinascimento toscano.

Generale Agostino Petitti Bagliani di Roreto. « Madonna della scoperta » (Battaglia di S. Martino, (24 giugno 1859). Studio storico tattico. Pag. 171; L. 2,50. Torino, F. Casanova e C., editori.

Questo volume, contenente uno studio d'uno fra i più competenti ed autorevoli attori del fatto d'arme che segnò uno dei fasti più luminosi del nostro Risorgimento, getta nuova luce di argomentazione e di documentazione sulla gran giornata e riuscirà accetto a tutti gli amanti della coltura storica.

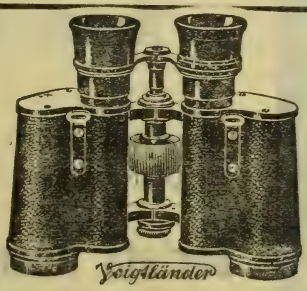
Edmondo Rahir. « Merveilles souterraines de la Belgique ». Pag. 236; L. 3,50. Pubblication du Touring Club de Belgique. Bruxelles, Librairie J. Lebègue e C., 46, rue de la Madeleine.

Quando si parla di turismo s'intende per lo più di cose vedute alla luce del sole sulla superficie del suolo. Eppure esistono dei recessi sotterranei grandiosi di tenebrose e fantastiche magnificenze. Il presente volume appunto viene a colmare una lacuna per ciò che concerne il Belgio. Esso ci fa pensare

La solidità è la caratteristica
dei Cicli "SENIOR,,

BONZI & MARCHI
MILANO, Via S. Nicolao, 1
Filiale: TORINO, Via C. Alberto, 9

Binoccoli Prismatici
ad effetto stereoscopico



Nuovo Modello 1910

CHIEDERE IL CATALOGO N. 280
GRATIS E FRANCO

Voigtländer
A. - G., Brunswick (Germania)
FILIALI in BERLINO - FRANCOFORTE S/M. - AMBURGO - VIENNA - LONDRA - PARIGI - MOSCA - NEW-YORK

Serie per Biciclette
di fama mondiale

BSA

È pronto
il Catalogo
Biciclette finite

BSA

Modelli 1910

Domandarlo ai Rappresentanti
Generali per l'Italia:

Società Anon. Frera

Milano - Tradate

The Birmingham Small Arms Co. Ltd. - Birmingham

quanto giungerebbe opportuna un'opera analoga fatta per celebrare le bellezze sotterranee d'Italia. E sono tante!...

Touring Club de France. « Annuaire des Pays étrangers ». Siège social, 65 avenue de la Grande Armée, Paris.

E' una guida ordinata e densa di utili ragguagli pratici anche su parecchie regioni italiane che vi furono trattate con minuziosa diligenza.

Ing. Luigi Frosali. « Le strade ordinarie e la loro manutenzione ». Pag. 216; L. 2,50. Ulrico Hoepli, editore, Milano.

Il vitale quesito è qui sviscerato condotta abbondanza di elementi tecnici e con sicura acutezza di deduzioni e d'argomentazioni. Tuttavia l'autore ha serbato all'opera, nonostante la ponderosa complessità ed aridità dell'argomento, una sintetica brevità ed una rara limpidezza d'esposizione.

Charles Anthonioz. «Les clochers». Documents d'architecture Savoyarde. Pag. 22.

Il campanile! Questo emblema fedele della tradizione dei vecchi bôrghi, questo lineamento essenziale della fisonomia architettonica delle piccole ed umili terre, ha trovato nell'autore un descrittore la cui coscienza artistica e dottrina storica è pari all'amore per il geniale soggetto.

L'opera è raccolta in un volumetto elegantissimo, illustrato con incisioni di raro pregio.

Alexis Martin. « Une visite a Paris » la ville et ses promenades vues en quinze jours. Paris, A. Hennusser, éditeur, 47, rue Lafitte.

Guide della capitale della Francia havvene un numero infinito. Ciò nonostante la presente pubblicazione, per la rapidità e l'ordine dei ragguagli in essa contenuti, non può dirsi superflua, porgendo essa ai visitatori frettolosi una base acconcia d'orientamento per una sollecita conoscenza della grande metropoli.

Alberto Principe di Monaco. « La carriera di un navigatore ». Traduzione di Matilde Serao. Pagine 388; L. 4. F. Perrella, editore, Napoli.

Se prima l'illustre autore ci era noto soltanto per la profondità del sapere in uno dei rami più ardui della scienza, dopo aver letto la sua prosa eccellentemente resa in italiano dalla penna d'una fra le più brillanti scrittrici d'Europa, è d'uopo riconoscergli un merito insigne anche nell'arte che comunica ed avvince.

Evelyn. « Scultori italiani ». Scuole della Toscana 1205-1608. Per uso della gioventù e degli Istituti d'arte. Pag. 420; L. 6. Città di Castello, Casa Editrice S. Lapi.

In Italia non è la mezza coltura che manchi in fatto di arte. Purtroppo! Sicchè, se tutti parlano e sentenziano in fatto di scultura e pittura, pochissimi lo fanno con vera conoscenza. E' perciò che l'opera dell'Evelyn, lucido rendiconto di un'epoca varia ed intensa di produzione geniale, costituisce un contributo prezioso alla coltura generale. E merita d'essere attentamente letto da coloro che non s'appagano di superficiali nozioni da orecchianti.

Marcel Bidault de l'Isle. « Les mammifères et les oiseaux nuisibles à l'agriculture et à la chasse ». Pag. 190; Frs. 3,50.

Se vi sono ancora dei cacciatori che si sentano d'ogni tanto rimordere la coscienza per lo scrupolo rampollato dall'inutilità della strage da essi sognata sempre e talvolta consumata, farà loro certamente piacere di conoscere un'opera che loro apprende le vie della riabilitazione al cospetto dell'umanità.

Albert Danzat. « L'Italie nouvelle ». Pag. 387; Frs. 3,50. Paris, Bibliothèque Charpentier Eugène Fasquelle, éditeur, 11, rue de Grenelle.

Fra tanti stranieri che hanno parlato dell'Italia — segnatamente poi i francesi — pochissimi si

Appena terminato: **Le Larousse pour tous**

Nouveau Dictionnaire encyclopédique illustré (in lingua francese) completo in 2 volumi ben legati in 8 (21×30,5) di 2000 pagine, 1800 incisioni, 300 tavole illustrate, ecc.

L. 50 — *Concedo il pagamento rateale di L. 5 — al mese senza aumentare il prezzo.*

H. O. SPERLING - Libraio di S. M. la Regina Madre d'Italia - MILANO - Via Carlo Alberto, 27

Biciclette STYRIA
Motociclette REPUBLIK
Casse forti TANCZOS-VIENNA sicure contro il fuoco e le infrazioni.
Macchine da scrivere HAMMOND
Automobili Laurin-Klement HP. 8-9 12-14 16-18 20-25 35-40 60
Jungbunzlau (Boemia)
(Vetture - Omnibus - Camions)
Costruttori delle automobili postali Cattaro-Montenegro.
Biciclette, Motociclette e Macchine da scrivere anche a rate, dietro referenze di primo ordine.
Chiedere cataloghi e certificati con riferimento al presente avviso alla Ditta I. WOLLMANN-PADOVA Rappresentante

Telefono 95-90 — provvisorio.
Auto-Garage Centrale
MILANO
Vicolo S. Carlo, N. 3 (Via Monforte)
APERTO TUTTA LA NOTTE
OFFICINA
COSTRUZIONI - RIPARAZIONI
CARICA ACCUMULATORI
Forniture complete
Deposito e rifornimenti benzina con impianto di sicurezza brevettato - Misuratore automatico
Assoluta garanzia.
Telegrammi: Autocentral - Milano

LIQUORE TONICO DIGESTIVO DITTA ALBERTI BENEVENTO
STREGA

Per gli Automobilisti, Alberghi e Garages

CARTA AUTOMOBILISTICA del T. C. I.

Foglio 1°: Italia Settentrionale e regioni limitrofe.

Scala: 650.000 — a 4 colori.

Pubblicazione diretta dal Comm. L. V. Bertarelli, V. Direttore e Capo Sezione Strade del T. C. I. ed eseguita dall'Istituto Geografico del Prof. A. De Agostini & C. di Novara.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI:

Strade di grandi comunicazioni e quelle turistiche di interesse speciale — Distanze — Pendenze — Altimetrie — Dogane — Valichi di montagna — Ferrovie — Tramvie.

Misure del foglio: m. 1,14 × 0,75.

Contiene 78 piante di città (in tavole separate) con itinerari di traversata interna ed esterna.

PREZZI:

TASCABILE per la comoda lettura al volante, rilegata a stacchi (vedi figura) . . . . . L. 3 —

TASCABILE DI LUSSO, id. montata su tela con custodia uso pelle . . . . . » 9 —

EDIZIONE MURALE, specialmente raccomandata agli alberghi e garages per gli automobilisti di passaggio, montata su tela verniciata . . . . » 8 —

Le spese di spedizione e di imballo sono caricate in assegno.

VITTORIO ROSSI & C.

Via Ponte Seveso, 35 - MILANO - Telefono 97-55

Concessionari Esclusivi di tutta la produzione delle Officine Legnanesi

Automobili "WOLSIT"

Cicli "WOLSIT" = "LEGNANO" = "WOLA"

Agenti Generali per l'Italia dei Cicli ed Automobili **"HUMBER"**

Cicli "ORIO" della rinomata Fabbrica Nazionale dei F.lli Orio di Piacenza .. ..

Il più grande assortimento in TUBI DI ACCIAIO tirati a freddo senza saldatura in tutti i diametri e spessori.

Agenti Esclusivi della Gomme per Cicli BERGOUGNAN di CLÉRMONT-FERRAND

Chiedere Catalogo 1910 dei Cicli "LEGNANO"

son curati di conoscerla e di farla conoscere ai proprî connazionali. Il Danzat è uno dei rarî benemeriti che non s'è arrestato all'esame superficiale e sovente falso della parte diremo così decorativa del nostro paese e che ci ha descritto non la solita Italia convenzionale dei ciceroni, ma un'Italia vera, coscienziosamente osservata ne' suoi costumi, nelle sue condizioni e nell'anima sua. E di ciò al valoroso scrittore va reso grazie.

G. C. Abba. « Da Quarto al Volturno ». Noterelle di uno dei Mille. Nel venticinquesimo dell'insegnamento in Brescia di G. C. Abba. Pag. 315. Bologna, 1910. Nicola Zanichelli, editore.

La popolarità dello scrittore e dell'opera che vede oggi meritatamente la sesta edizione ci dispensa dall'indugiarci a considerarne i pregi rarissimi. Agli italiani — pochi speriamo — che ancora lo ignorano noi raccomandiamo vivamente la lettura di questo volume nel quale è fissato con uno stile semplice quanto nervosamente rappresentativo la più fulgida epopea della storia nazionale.

« Roma A. B. C. ». Guida tascabile della città e dintorni. Pag. 192; L. 1. Roma, M. Bretschneider, via del Tritone, 60.

Il numero ristretto delle pagine non ha consentito all'autore che una scheletrica elencazione di recapiti. Ma la guida, per modesta che sia, si fa apprezzare per la sua semplicità e praticità.

Dott. Giovanni Santoponte. « Annuario della fotografia e delle sue applicazioni ». Anno XI. Pagine 183-XX-32; L. 2. Roma, presso la Redazione dell'« Annuario », 43, corso d'Italia. 1909.

Lo raccomandiamo vivamente ai dilettanti di fotografia i quali sanno come non basti, per fare belle fotografie, avere buon gusto e senso artistico, ma occorra grande copia di precise conoscenze tecniche. Nozioni che si possono ricavare con molto profitto dal presente volume.

Dott. Mario Botti. « La navigazione nella valle del Po con speciale riguardo alla regione lombarda ». Cremona, Ditta Pietro Fezzi e C.

La diana battuta dal T. C. I. per l'utilizzazione delle nostre vie d'acqua ha fatto sorgere apostoli ferventi e studiosi dell'idea. Uno di questi è appunto l'autore a cui andiamo debitori d'un lucido contributo alla soluzione del quesito importantissimo.

Ad affrettare la quale noi auguriamo che il volume abbia, come si merita, molti lettori e che l'opinione pubblica tragga da questa voce novella, nuovo incentivo a voler attuata la navigabilità del nostro fiume maggiore.

L. Baudry de Saunier. « L'Automobile théorique et pratique ». Tome I. Le moteur. Explications simples du functionnement des moteurs d'automobiles et de tous leurs organes. 450 pagine illustrate da 280 disegni e fotografie. Bibliothèque Omnia, 20, rue Duret, Paris. Frs. 12; rilegato.

L. Baudry de Saunier ritorna oggi su un argomento, che aveva già trattato nel 1903, pubblicando un'opera splendida sotto ogni rapporto.

Nel volume finora apparso, è spiegato il funzionamento del motore con una chiarezza di testo ed una profusione di disegni, che saranno certamente apprezzate dagli amici dell'automobile e da tutti coloro che sanno o che vogliono imparare.

Libri ricevuti in dono.

F. Sá-Chaves. « La battaglia di Asseiceira ». Memoria storico descrittiva. Pag. 72; L. 2. Tipografia editrice « Roma », via Teatro Valle, 63, Roma.

Ing. V. Riccadonna, T. Attendoli. « Acquedotto consorziale *Sorgive Alpine.* Relazione tecnica sul progetto di un nuovo acquedotto a servizio della città di Genova. Tipografia Angelo Lombardo.

GOERZ
TRIÈDRE-BINOCLES
PHOTO-APPAREILS

In vendita presso i Negozianti di forniture fotografiche, e gli ottici

C. P. GOERZ
Società per Azioni
BERLIN-FRIEDENAU, 115

LISTINO DI PREZZI GRATIS

Società Ligure
Piemontese
Automobili

TORINO
GENOVA

S

AUTOMOBILI
INDUSTRIALI

Vincitrici
di tutti
i concorsi
ufficiali.

SPA

AUTOMOBILI
DA TURISMO

Trionfatrici
di tutte le prin-
cipali Riunioni
del 1909.

A

MOTORI PER
AVIAZIONE

Preferiti
per la loro
leggerezza
e solidità.

Ing. Luigi Gabba. « Di una recente applicazione dell'astronomia ». A proposito della *Astronomische Ortsbestimmung in ballon*, del dottor Marcuse. Estratto dalla « Rivista di Fisica, Matematica, e Scienze Naturali ». Pavia, Anno XI, Gennaio 1910, N. 121. Pavia, Tipografia successori Fusi, largo di via Roma, 7.

Luigi Barzini. « La metà del mondo vista da un automobile ». Da Pechino a Parigi in 60 giorni. Con introduzione del principe Scipione Borghese. 126 illustrazioni nel testo; 13 tavole colorate; una tavola itineraria. Pag. 523; L. 7,50. Editore-librario: Ulrico Hoepli, Milano.

J. Voirin. « Manuel pratique de photothypie ». Pag. 100; L. 2. Librairie Charles Mendel, rue d'Assas, 118-118 *bis*.

Giuseppe Chiarini. « La vita di Ugo Foscolo », premessi alcuni cenni e documenti su Giuseppe Chiarini da Guido Mazzoni. Pag. 473; L. 4. Editore: G. Barbera, Firenze.

Giosuè Carducci. « Dello svolgimento della letteratura nazionale ». Pag. 60; cent. 30. Casa Editrice Italiana, Firenze.

Victor Hugo. « Liriche scelte ». Pag. 92; L. 0,30. Casa Editrice Italiana, Firenze.

Jean Paillardon. « Anglais, Méthode directe, La Vie réelle ». Pag. 328. Librairie Boyveau et Chevillet, 22, rue de la Banque, Paris.

Alexandre A. C. Sturdza. « La Roumanie moderne comme facteur de la civilisation en Orient ». Paris, Librairie J. Rothschild, Lucien Laveur, 13, rue des Saints Pères (VI).

Camera di Commercio di Torino. « Statistiche delle industrie del distretto camerale ». Volume I. Torino, Tipografia della « Gazzetta del Popolo ».

Klein. « Platone ed il suo concetto politico de mare ». Firenze, Francesco Lumachi, editore.

Massimo Bontempelli. « Odi » della collezione « Poeti italiani del XX secolo ». L. 2,50. A. F. Formiggini, editore, Modena.

Touring Club Uraguayo. « Guida turistica de 1910 ». Montevideo, Calle Paysandù, 122.

Felice de Chaurand de S. Eustache. « Il disagio militare ». Cause e rimedî. Pag. 191. L. 2. Roma, Enrico Voghera, editore.

Istituto nazionale per l'incremento dell'educazione fisica in Italia. « Atti della prima riunione annuale ». 25 maggio-3 giugno 1908. Roma.

Ing. Camillo Borgnino. « Cenni storico-critici sulle origini dell'industria dello zucchero in Italia ». Pag. 216; L. 8. Nicola Zanichelli, editore, Bologna.

Antonio Bono. « Di alcuni Stati d'America ». (Note economiche). Lavoro eseguito per incarico della Camera di Commercio ed Arti di Venezia e pubblicato sotto gli auspici dell'Istituto Coloniale Italiano. Pag. 282; L. 4. Vicenza, Arti Grafiche Vicentine.

A. D'Angeli. « Giuseppe Verdi ». Dalla collezione « Profili ». L. 1. A. F. Formiggini, editore, Modena.

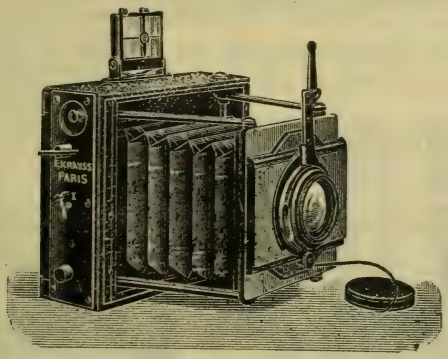
Consorzio antifilosserico bresciano. « Studio geologico-viticolo dei terreni delle plaghe della provincia di Brescia, dove più estesamente è coltivata la vite ». Con due cartine geologiche ed una carta geologica-viticola della provincia di Brescia. Pag. 150; L. 1,50. Brescia, Tipografia Lenghi e C.

J. Boulanger et G. Ferrié. « La télégraphie sans fil et les ondes électriques », avec 255 figures. Pag. 471; Frs. 10. Berger, Levrault et C., éditeurs. Paris, rue des Beaux Arts, 5-7.

TAKYR KRAUSS

Apparecchio a otturatore per lastre

GRANDE PRECISIONE



Obbiettivi Krauss - Zeiss

Ritenuti i migliori per dilettanti e per fotografi

CATALOGO GRATIS E FRANCO

E. KRAUSS Ottico e Meccanico di precisione 21-23 Rue Albouy - Paris Xième

Pyramidon

RACCOMANDATO da AUTORITÀ MEDICHE

come il **miglior rimedio** di **effetto assolutamente sicuro, pronto** contro i **dolori di capo** di ogni natura, **emicrania, mal di denti, dolori nevralgici** e **reumatici**, e come **sedativo** negli **accessi asmatici.**

IL PIRAMIDONE

sopprime i dolori che accompagnano i disturbi periodici delle signore e delle ragazze. Il miglior rimedio contro la febbre nell'influenza, raffreddori, tisi, tifo, malaria, ecc.

Flaconi originali di 20 tavolette da gr. 0.1 a L. 1 al flac. da 100 tavolette L. 3.50 al flac.

Si trovano in tutte le farmacie.

Soc. Ital. Meister Lucius & Bruning MILANO, via M. Pagano, 44

Patricio Montojo. « Il disastro di Cavite, sue cause e sue conseguenze ». Traduzione dall' Espana Moderna » del tenente E. Salario. Estratto dal « Bibliofilo militare ». Pag. 58; L. 0,50. Roma, Tipografia Editrice « Roma », via Teatro Valle.

Eugenio Meuna. « Guida pratica sul servizio della leva militare, ad uso dei Comuni del Regno ». Pag. 78. L. 2. Pesaro, Tipografia Gualtiero Federici.

Francesco Mangiacasale. « La legge sulle espropriazioni ». Quesiti e soluzioni. Pag. 235; L. 2,50. Como, Tipografia Editrice Ostinelli di Bertolini, Nani e C.

Paul Raybaud. « Les aeroplanes ». Considérations théoriques. Pag. 24; Frs. 1. Paris. Librairie des Sciences aéronautiques, F. Louis Vivien, éditeur, rue Saulnier, 20.

Ing. Giorgio Rabbeno. « La navigazione aerea a sostegno dinamico ». Conferenza. Estratto dal volume VII degli « Atti del Collegio degli ingegneri navali e meccanici in Italia ». Genova Tipografia Angelo Ciminago, Vico Mele, 7, int. 5 e 6.

G. Rabbeno. « Teoria sintetica dell'elica propulsatrice » estratto dalla « Rivista Marittima ». Roma, Officina Poligrafica Italiana.

Prof. Gaetano Sborselli. « Il VI peana di Pindaro nei nuovi frammenti dei papiri di Oxyrhynchus. » Saggio. Benevento. Tipi Forche Caudine.

P. E. Vacha Strambio. « Voti della Sezione Toscana del Regio Yacht Club Italiano, all'onorevole Commissione Reale per la riforma del Codice per la Marina Mercantile, in ordine alla navigazione da diporto ». 1909. Tipo-litografia Giovanni Cosci, Livorno.

Prof. A. Mestica. « Motivi ornamentali ». 20 tavole a lapis, a penna ed a due colori. L. 4. Giuseppe Giotti, editore, Firenze, 1910.

Dott. Angelo Mariani. « Geografia economica sociale dell'Italia ». Pag. 477; L. 4,50. Ulrico Hoepli, editore, Milano.

COMUNICATI UFFICIALI

Il *Consiglio direttivo* del Touring in sue ultime sedute ha preso tra altre le seguenti deliberazioni:

Ha espresso il proprio cordoglio e del Sodalizio al comm. dott. Ettore Candiani per la morte del padre comm. Giuseppe.

Ha approvato il bilancio preventivo 1910.

Ha preso atto della relazione dei Sindaci già pubblicata sulla *Rivista* di febbraio.

Ha preso atto delle comunicazioni del commendatore Bertarelli riguardanti l'accettazione della sua proposta di un'opera nazionale di correzione della Carta dell'Istituto Geografico Militare al 100 000 e della istituzione di una Commissione speciale.

Ha approvata la relazione da comunicarsi nell'Assemblea del 3 aprile.

Ha approvato la nomina del comm. ing. Evaristo Stefini a presidente della Commissione miglioramento alberghi, riservando la costituzione definitiva della Commissione dopo aver sentito anche il parere del comm. Stefini.

Ha nominato su proposta della Commissione Strade membri corrispondenti della Commissione miglioramento strade i signori: Cinque cav. Vittorio, ing. capo uff. prov. Brescia; Tempestini Brunellesco, ing. cap. uff. prov. Firenze; Albertini Antonio, ing. cap. uff. prov. Modena; Sansoni cav. uff. Francesco, ing. cap. uff. prov. Padova; Rimini

I NEGOZIANTI e RIPARATORI *che non avessero ancora ricevuto il* **Catalogo illustrato delle**

Biciclette e Serie { Abingdon - Dürkopp - Sun
Solar - Racer - Piper, ecc.

sono invitati a farne subito richiesta. — Essi vi troveranno anche un ricchissimo assortimento di Accessori *e di tutto quanto è necessario al loro commercio.*

CAMILLO OGGIONI & C.
9, Via Lesmi — MILANO — Via Ausonio, 6

È uscito il Catalogo, nuovi modelli 1910, biciclette

GÖRICKE

il massimo della perfezione in fatto di solidità, scorrevolezza ed eleganza.

Domandatelo alla Società

Göricke & Alferauge - Corso Indipendenza, 5 - Milano

Telefono 41-32

cav. Guido, ing. cap. uff. prov. Perugia; Crugnola comm. Gaetano, ing. cap. uff. prov. Teramo; Corazza cav. Cesare, ing. cap. uff. prov. Torino; Sdralevich Giuseppe, ing. cap. uff. prov. Verona; Frosali Luigi, ing. cap. uff. prov. Prato Toscana; Rabbi Alfredo, ing. cap. uff. prov. Bologna; Sciuto Salvatore, ing. cap. uff. prov. Catania; Stabilini cav. prof. Giuseppe, ing. cap. uff. prov. Bologna; Rimondini cav. Pietro, ing. cap. uff. prov. Lugo; Valente Gaetano, ing. cap. uff. prov. Bari; Marcello Enrico, ing. cap. uff. prov. Caserta.

Ha nominato il consigliere ing. Gola a rappresentante ufficiale del Touring al Congresso Internazionale della strada a Bruxelles.

***

La *Direzione generale* del Touring in sue ultime sedute ha preso tra altre le seguenti deliberazioni:

Ha accolta la domanda degli onorevoli Tedesco e Candiani di un Convegno regionale del Touring in Pescara nel mese di luglio o agosto.

Ha preso atto dell'avvenuta integrazione della C. I. A. con la S. A. I. per mezzo di un Consiglio generale della Società Aeronautica Italiana e sulla base dello schema compilato dal Segretario generale del Touring.

Ha approvata la convenzione col Comitato delle Feste Commemorative 1911 in Roma per la partecipazione del Touring a dette feste, coll'organizzazione di:

a) Un Convegno generale del Touring Club Italiano nei giorni 8, 9 e 10 settembre;

b) Una Crociera internazionale motonautica a tappe, fluviale da Torino a Venezia, marittima da Venezia a Fiumicino, fluviale da Fiumicino a Roma, con Esposizione natante in Roma, Crociera e gara finale nei giorni dal 25 giugno al 16 luglio.

c) Carovana automobilistica convergente a Roma da tutti i centri italiani con organizzazione di concorso di turismo automobilistico nei giorni 17, 18, 19 e 20 settembre.

d) Festa dei gonfaloni delle cento città d'Italia, recati dalla Carovana automobilistica a Roma, nella ricorrenza nazionale del 20 settembre.

Il Touring in subordine:

a) procurerà anche il Convegno-Congresso della Lega Internazionale delle Associazioni Turistiche riservata però l'approvazione della sede del Convegno-Congresso in Roma alla riunione di Bruxelles ove i delegati del Touring ne faranno proposta ufficiale, promovendo però fin d'ora presso il Bureau Internazionale un'azione in questo senso.

b) collaborerà alla propaganda ed all'organizzazione della Conferenza internazionale dei Governi in Roma per l'unificazione della legislazione automobilistica;

c) indirà una Gara d'onore fra le provincie italiane per l'organizzazione della manutenzione di una strada modello automobilistica Torino-Roma.

Ha deliberato di presentare al Comitato di Torino il programma seguente:

— Partecipazione del Touring con un tipo d'albergo di montagna e organizzazione dell'esposizione di arredi, servizi e mobilio di detto albergo.

— Costruzione di un chiosco tipo Regate-Club da organizzarsi come Mostra di turismo nautico.

— Costruzione di un pontile sul Po, risultato del concorso indetto dalla Commissione di turismo nautico del Touring.

— Segnalazioni sul Po secondo i risultati del Concorso Segnalazioni fluviali, indetto dalla Commissione di turismo nautico, a cura del Comitato.

— Concorso finanziario del Comitato alla Crociera nautica Torino-Roma almeno per il tratto Torino-Pavia-Venezia.

— Organizzazione per parte del Touring di un Congresso nazionale o internazionale della locomozione che si riferisca a tutti i rami di locomozione stessa: podismo, ciclismo, ferrovie, navigazione, navigazione aerea, automobilismo, ecc., salve le disposizioni della Commissione esecutiva per ciò che riguarda le spese di detto Congresso.

F.lli BRIGATTI - Corso Venezia, 33 - MILANO
ARTICOLI DI SPORT - SPECIALITA' PATTINI PER GHIACCIO E A ROTELLE - FOOT BALL - LAWN-TENNIS
Si assumono costruzioni di campi per Lawn-Tennis e pattinaggio a rotelle e su ghiaccio
Rappresentanti:
CICLI MAINO
CICLI BIANCHI

GOMME PIENE PER OMNIBUS E CAMIONS

Agenzia e Deposito:
Bonzi & Marchi
POLACK
MILANO
VIA S. NICOLAO, 1
Filiale: TORINO
VIA C. ALBERTO, 9

PNEUMATICI PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI

MOTORI PER AVIAZIONE
COSTRUZIONI AERONAUTICHE
ELICHE, ACCESSORI
MONOPLANI "REBUS"
RESTELLI & C. - Strada Vercellese, 200 - MILANO
REBUS

Ha approvata la convenzione stipulata col Comitato di Roma per la partecipazione del Touring ai festeggiamenti 1911.

Ha approvato il telegramma inviato al Ministro Sacchi in nome del Consiglio direttivo perchè i concetti del Touring nei riguardi della liberalità e della equità della legislazione per la circolazione automobilistica, ispirino l'azione del nuovo Ministro e sia convocata d'urgenza la Commissione per la revisione della legge e dei regolamenti per la circolazione automobilistica.

Vista la lettera 18 aprile colla quale il Ministro dei Lavori Pubblici risponde al nostro telegramma col quale sollecitavamo la riassunzione per parte del nuovo Ministro dell'iniziativa di riunire una Commissione per la revisione generale di tutte le leggi, i regolamenti e le norme vigenti per la circolazione automobilistica, ha deliberato di insistere nuovamente in tal senso presso il Ministero, predisponendo, ove occorra, all'azione della Delegazione l'iniziativa parlamentare.

Ha preso atto della costituzione della nuova presidenza generale della Società Aeronautica Italiana e ha mandato a ringraziare della cortese comunicazione.

Sentiti i criteri coi quali il comm. Bertarelli e l'ing. Vandone d'accordo, intendono di procedere alla scelta della Commissione giudicatrice per la Gara d'onore fra le provincie, e del compito speciale che ai membri di detta Commissione sarà affidato, si delibera di nominare a far parte della Commissione giudicatrice per la gara d'onore fra le provincie che avrà luogo nel 1911 per una strada modello Torino-Roma i seguenti:

Cav. uff. Italo Vandone, cav. uff. dott. Gildo Guastalla, conte Carlo Gabrio Sormani, dott. comm. Guido Ravà Sforni, on. Lodovico Taverna, marchese Ferrero di Ventimiglia presidente dell'Automobile Club d'Italia, principe Luigi Potenziani presidente della Sezione dei Festeggiamenti del Comitato di Roma.

Con l'approvazione del presidente della Commissione turismo nautico si nomina un primo gruppo per l'organizzazione speciale della Crociera Torino-Roma composto dei signori: rag. Primo Bongrani, dott. Mario Beretta, cav. Arturo Mercanti, dott. Fabio Majnoni, conte Orazio Oldofredi.

Nuove Sottoscrizioni.

Sottoscrizione precedente	L.	67 647,25
Municipio di Fiorenzuola d'Arda	»	60 —
Municipio di Foiano della Chiana	»	85 —
Società « Pro Arona » - Arona	»	120 —
Deputazione Provinciale di Chieti	»	310 —
Municipio di Rosà	»	90 —
Municipio di Empoli	»	15 —
Municipio di Pieve del Cairo	»	60 —
Municipio di Rosà	»	25 —
Municipio di Torino	»	250 —
Municipio di Arignano	»	60 —
Genio Civile di Teramo	»	325 —
Municipio della Spezia	»	90 —
Avv. G. Luigi Cerchiari - Monselice	»	25 —
Genio Civile di Teramo	»	150 —
Veloce Club - Erba-Incino	»	10 —
Antonio Agazzi - Erba-Incino	»	10 —
Ing. Salvatore Sciuto - Catania	»	11 —
Emilio Picchioni - Acquanegra Crem.	»	20 —
Municipio di Sondrio	»	90 —
Allegri Mario - Milano	»	20 —
Municipio di Dolcè	»	100 —
Municipio di Imola	»	20 —
Totale	L.	69 593,25

Cartelli collocati al 31 marzo 1910: N. 5071.

BIELLA & C. MILANO Via Monforte, 19
Telefono 95-90
SOCIETÀ FORNITURE ELETTRICHE PER AUTOMOBILI
Depositari degli
ACCUMULATORI HENSEMBERGER
Chiedere Cataloghi

I meravigliosi biciclette tipo 1910
SWIFT
dimostrano che questa marca continua ad essere
"LA MIGLIORE DEL MONDO,,
The Swift Cycle Co. Ltd. — Coventry
Agente per l'Italia: MARIO BRUZZONE, Corso Lodi, 15, Milano
In Milano: F. FARAVELLI - Via Meravigli, 15

SPORT D'INVERNO
L'aria fredda e viva rovina la pelle.
Per prevenire questo inconveniente adoperate ogni giorno la vera
CRÈME SIMON
PARIS

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

AMMINISTRAZIONE

Consoli civili.

Bolladore	Reso Brichetti.
Castellammare di Stabia	Avv. Vincenzo Criscuolo.
Diano Marina	Gloria cap. Rinaldo.
Epinal (Vosges)	Charles Stehlin.
Genzano	Mennuni cav. Federico.
Grottammare	Avv. Pio Salvi.
Itri	Cardi Teodoro.
Lecco	Dott. Antonio Resinelli.
Massa Carrara	Minetti rag. Daffroso.
Mirabella Eclano	Sorrentini Ercole.
Monghidoro	Palena Armando.
Napoli	Salsi Luigi.
Sangiano	Beverina dott. A. Raimondo.
Teramo	Giustino Bonolis.
Torre S. Maria	Ing. Carmo Bermone.
Villa Maria	Gagliardi Silvio.
Vogogna	Fontana rag. Paolo.

Consoli militari.

Brà (77 regg. Fanteria)	Cap. Giuseppe Negro.
Firenze (Commissariato 8 C. d'Arm.)	Ten. Gribaudo Guglielmo.
Genova (Commissariato 4 C. d'Arm.)	Reghini nob. cav. col. Ottavio.
Ivrea (54 regg. Fanteria)	Ghersi Romolo.
Milano (1 regg. Nizza cavalleria)	Cap. Balbo Bertone di Sambuj conte Vittorio.
Mondovì (1 regg. Alpini)	Ten. Carlo Francesco Dell'Isola.
Padova (57 regg. Fanteria)	Benedetti ten. Tancredi.
Padova (8 regg. Alpini)	De Negri cap. Giulio.
Padova (58 regg. Fanteria)	Cap. Matarelli Leonida.
Pavia (9 regg. Art. da campagna)	Ten. Domenico Gargiulo.
Piacenza (4 regg. Genio	Verzè cap. Ponziano.
Pistoia (83 regg. Fanteria)	Cap. Gaetano Rinaldi.
Rimini (69 regg. Fanteria)	Cap. Forlanini Cesare.
Venezia (Scuola sup. di commercio)	Weigelsperg bar. Franz.

Legali.

Bareggio	Avv. Luigi Alghisi.
Casalborgone	Avv. Vincenzo Battu.
Castiglione Stiviere	Avv. Amedeo Nodari.
Noventa Padovana	Avv. Settimio Mattini.
Porto S. Giorgio	Avv. Emanuele Filiberto Michelesi.

Medici.

Arsiè	Dott. Francesco Bertolato.
Brunate	Dott. Ferrero Claudio.
Caltavuturo	Dott. Antonio Frosina.
Capalbio	Dott. Rocco Pento.
Cesena	Dott. Bonelli Angelo.
Garda	Dott. Plinio Peduzzo.
S. Giovanni Rotondo	Dott. Antonio Lauricelli.
Voghera	Dott. Eugenio Piatti.

Soci benemeriti.

Bava Luigi, Torino — Botturi Policarpo, Cavriana — Corrado Pietro, Torino — Cremonesi cav. Filippo, Roma — Monteverde Victor, Tacna — Niccolini Francesco Ferruccio, Massa Marittima — Rossi Vittorio, Bologna — Storni Giuseppe, Coghlam.

TOTALE N. 1653.

Soci quinquennali.

Albertazzi Ferdinando, Torino — Baggio magg. cav. Antonio, Arcugnano — Baj Giuseppe, Milano — Banfi Camillo, Saronno — Banfi Eugenio, Saronno — Barchiesi Lavinio, Chiaravalle — Bartolini Pietro, Firenze — Benetti Ilario, Milano — Benetti Mario, Milano — Benetti Ruggero, Milano — Bertolini ten. Giuseppe, Modena — Bolla Cesare, Genova — Brandt Ernesto, Rosario Santa Fè — Casoli Guglielmo, Milano — Chiozza Pietro, Trieste — Ciajolo Giuseppe, Napoli — Dabbeni Paolo, Brescia — De Aguiar d'Andrada ing. Eduardo, S. Paulo — Di Carcari duca Gaetano, Catania — D'Ippolito Sisino, Nicastro — Ditto Giuseppe, Reggio Calabria — Esposito Francesco, Napoli — Frascatore Alberto, Terni — Fresia Giorgio, Coazze — Frigerio Guido, Milano — Gamna Luigi, Torino — Gismondi Trucco Emy, Genova — GRAZIOLI MARGHERITA, Milano — Haardt De Hartenthurn, Vienna — Imberti dott. Stefano, Ferriere — Lavalle Cobo ing. Franck, Buenos Ayres — Luder Ugo, Firenze — Marcello Marcello, Milano — Mascelli Luigi, St. Fons — Merighetti Angelo, Santa Margherita Ligure — Misrachi Giorgio, Pisa — Moore Guglielmo, Cruz — Municipio di Crevalcore — Nesci di S. Agata Arturo, Bova — Pairano Attilio, Oneglia — Parenti Augusto, Venezia — Pepi nob. cav. Umberto, Firenze — Perez Daniel, Casilda — Peruzzi Ubaldino, Firenze — Piana cav. Giovanni, Biella — Pisanello dott. Giuseppe, Spezia — Polidoro dott. Luigi, Desenzano sul Lago — Pucci avv. Pietro, Firenze — Righetti ing. Edoardo, Piacenza — Rivolta dott. Ugo, Milano — Salandini Giuseppe, Buenos Ayres — Schiatti Attilio, Desio — Sioli Legnani cav. ing. Steno, Milano — Sodi cap. Guido, Firenze — Spalletti conte Guglielmo, Firenze — Susanna Augusto, Gorizia — Tod Mercer I. Lorenzo, Firenze — Torina Di Salvo Nicolò, Caccamo — Vaccari Gerolamo, Vicenza — Valfrè di Bonzo Andrea, Torino — Venturini Carlo, Roma — Viale avv. Carlo, Alessandria — Vivaldi ing. Onorato, Fucecchio — Wright ing. Charles W., Arbsu.

In vendita solamente presso i Negozianti di apparecchi fotografici e accessori.

SATRAP

Carte fotografiche e sviluppatori

Chemische Fabrik auf Aktien (vorm. E. S

Sezione Fotografica Charlottenburg, Tege

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Marzo 1910

SOCI VITALIZI (*)

AMANDOLA, Vermigli Ulderico — ANTIVARI, Sala ing. Egidio — ARMSTRONG, Cismondi Carlo — BELLANO, Pomi Giuseppe — CALASCIO, Volpe Diamante — CARCOFORO, Molini Carlo Antonio — CARRARA, Murray Fabbricotti Guido — CASTELLUCCHIO, Provasoli Ghirardini cav. arch. Livio — CERGNAGO, Plezza Maleta cav. Luigi — COMO, Martucci Garrè Alberto; Municipio — CROSIO DELLA VALLE, Villa ing. Giovanni — ESMERALDAS, Iannuzzelli Antonio — FIRENZE, Comando VIII Corpo d'Armata — FOLIGNO, Clarici cav. Domenico — LECCE, Deputazione Provinciale — LUCCA, Deputazione Provinciale — LUGANO, Fontana Luigi — MANAOS, Borsa Antonio — MANTOVA, Deputazione Provinciale — MERCA, Palumbo Giovanni — MESSINA, Costarelli Riccardo — MIGLIARINO, Municipio — MILANO, Bigatti Guglielmo; Castelli ing. Ariberto; Hensemberger Pino; Vicini Antonio — MONZA, Cattaneo Aldo — NAPOLI, De Sangro Placido conte de' Marsi; Liceo « Vittorio Emanuele » — PADOVA, Camera di Commercio — PALLANZA, Erba avv. Carlo Eugenio — PARABITA, Ravenna cav. Tomaso — PARMA, Deputazione Provinciale — PORTO EMPEDOCLE, Carmina Michelangelo di Vincenzo — POTENZA, Deputazione Provinciale della Basilicata — RIO CUARTO, Zanco Carlo — ROMA, DE VITI DE MARCO marchesa ETTA, Raduini rag. Rodrigo — SAVONA, Municipio — SPEZIA, Scarienzi ten. Leopoldo — TORINO, Brovetto Eugenio; Carle comm. Antonio; Chiadò Viret Paolo; De Benedetti Enrico; D'Entrèves cav. Alessandro; Di Robilant conte Edmondo — VENEZIA, Mirabella Fisichella dottor Giuseppe; Morosini conte Michele.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili

CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI

Chiedere il nuovo listino alla Ditta

GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine

Sconto 10% ai soci del T. C. I.

PNEUMATICI

BATES

dell'antica fabbrica W. & A. Bates Ltd. di Leicester

Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Ribourt Nicola.
Asti. — Chiuminatti Pietro.
Calliano. — Viale Giuseppe.
Casale Monferrato. — Malaspina Alberto.
Castelletto d'Orba. — Borgarelli Luigi, Fiamberti Giuseppe.
Novi Ligure. — Bovone Ernesto, Girlanda rag. Enrico.
Ovada. — Allarme Giovanni, Unione Sportiva Ovadese.
Pontecurone. — Disperati Venerando.
Ponzone. — Bianchi don Giuseppe.
ANCONA. — Anau Leonardo, Gigli rag. Renato.
Chiaravalle. — Barchiesi Lavinio, Ceci Gino, Gambella Cesare, Palombini Stefano.
Fabriano. — Antonicoli Alfredo.
Jesi. — Montali Marino.
Monsanvito. — Guadagnini Orvitz.
AQUILA. — *Caraperelle Calvisio.* — Piccioli Giuseppe.
Villetta Barrea. — Ferrari Luigi.
AREZZO. — Giannini Anton-Donato, Nucci Achille, Scortecci Luigi, Zucchi Decio.
Montevarchi. — Cerretelli Giuseppe.
ASCOLI PICENO. — Tantarelli Ferdinando, Teodori Paolino.
Santelpidio a Mare. — Marziàli Nicola.
AVELLINO. — Barra Carlo.
Caposele. — Barberis Francesco, Cecchini geom. Guglielmo.
BARI. — Avio Giuseppe, Lamacchia Giovanni, Meomartini Giuseppe, Suppa ten. Matteo.
Barletta. — Barracchia Giuseppe, Boccassini rag. Rodolfo, Cafiero Cesare, Casardi Francesco, De Martino Norante G. B., Grieco cav. avv. Antonio.
Trani. — Pastina cav. avv. Giovanni.
BELLUNO. — *Falcade.* — Facciotto Francesco.
Feltre. — Fior Pietro, Tissi avv. Guido.
Taibon. — Denina Luigi.
BENEVENTO. — Nobile avv. Osvaldo.
BERGAMO. — Deschi Francesco, Ditta Carminati Guglielmo e C., Ripamonti Gennaro, Scalvini Antonio, Scanzi Arturo, Spiri Camillo, Travesi Pietro.
Almè. — Gelmi dott. Giovanni.
Castione della Presolana. — Ferrari Passio.
Clusone. — Lugramani Giovanni.
S. Pellegrino. — Colombo Enrico.
Trescorre Balneario. — Suardi rag. Giovanni.
Zanica. — Noris Chiorda Antonio.
BOLOGNA. — Bandiera Ettore, Blanc Federico, Camerani Guido, Cavazzi ing. Eugenio, Cottafavi Walter, D'Agostini Adamo, Dall'Olio Giuseppe, Delvecchio Armando, Garagnani rag. Mario, Grandi Romeo, Stagni Ruggero, Vecchi Giovanni, Veronesi Hugo.
Casalfiumanese. — Landi Giuseppe.
Castelfranco Emilia. — Vecchietti dott. Antonio.
Fontana Elice. — Fontana Achille, Pifferi Giovanni, Tonielli don Ricciotti.
Monghidoro. — Palma dott. Armando.
Roveri. — Chabertier Emilio.
S. Giovanni Persiceto. — Lodini Marino.
BRESCIA. — Bordiga Alessandro, Grassi rag. Pietro, Marazzani Giovanni, Passerini Angelo.
Breno. — Ronchi Giovanni Antonio.
Chiari. — Haag Werner.
Cogno. — Olcese Vittorio, D'Antonio Salvatore Marco.
Maderno. — Bertasio Pietro.
Mu. — Sinistri Emilio.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Premiato Stabilimento Artistico Industriale
AUGUSTO GEROSA
MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)
INCISIONI — SMALTI — MINIATURE
Oreficerie ed argenterie smaltate
STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI
Targhe per biciclette e per Automobili, Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.
Coppe con fregi smaltati
Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Ing. L. TROUBETZKOY & C.
MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO
FARI - FANALI
GENERATORI
Brevettati TROUBETZKOY
SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.
CHIEDERE CATALOGHI

Ponte di Legno. — Ferrero ten. Mario, Milesi Alessandro.
Roè. — Zwicky Luigi.
Vobarno. — Benaglia Luigi.
CAGLIARI. — Costa avv. Mario, Ditta G. Setti, Podda Giuseppe, Spano Pietro.
Arbus. — Wright ing. Charles W.
Iugurtosu. — Maccioni Giuseppe.
Santadi. — Pietri dott. Giovanni.
CALTANISSETTA. — Bio Gaetano.
CAMPOBASSO. — *Casacalenda.* — Scocchéra Adolfo.
S. Croce di Magliano. — Cocco Nunzio, Pilla Pasquale, Tartaglia Antonio.
CASERTA. — Cirelli ing. Pasquale.
Macerata di Marcianise. — De Michele cav. uff. avv. Giuseppe.
Sora. — De Silva ten. Gaetano.
CATANIA. — Manganella ing. Giulio, Rimini Emanuele, Russo dott. Antonino.
CATANZARO. — Czarino rag. Bruto.
Buonocampo. — Fenzi Gerolamo.
Cotrone. — Cimmino Ulisse.
Nicastro. — D'Ippolito Sisino.
Pizzo. — Bilotta Giorgio Carmelo, Guzzi dott Pasquale, Pera Francesco, Vacatello cav. dott. Pasquale.
CHIETI. — Franciosi dott. Alessandro.
Orsogna. — Rizzacasa Angelo.
Pescara. — De Marco ing. cav. Federico.
COMO. — Bellazzi Roberto, Clerici Guido, Malinverno Giovanni, Pertusati Gaetano, Prada rag. Carlo, Roda Giuseppe.
Arcellasco. — Fusi Edoardo.
Arcisate. — Corti Vittorio, Portaluppi Emilio.
Bulgarograsso. — Imperiali Luigi.
Caccivio. — Piatti Luigi.
Cadorago. — Frigerio Ernesto.
Campione d'Intelvi. — Vitalini Giov. Battista.
Cantù. — Bissoli Arturo, Frigerio Angelo, Longoni Rodolfo, Malagoni Ovidio, Pogzio Luigi, Tognon P. A.
Canzo. — Rusconi Luigi.
Caravate. — Margheritis Oreste.
Cassina Rizzardi. — Novati Leopoldo.
Castiglione Olona. — Colombo Luigi.
Fino Mornasco. — Guffanti Giuseppe, Negretti Giovanni, Verga Giuseppe.
Germanedo. — Nava Bernardo.
Griante. — Capiaghi Vincenzo.
Lecco. — Airoldi Luigi, Mattarelli Emilio.
Luino. — Azzoni Aroldo.
Merate. — Ravasi Enrico, Soroldoni Carlo.
Ponte Tresa. — Rossi Bernardino.
Porlezza. — Tavella prof. don Carlo.
Sabbioncello. — Togni Giuseppe.
Sala Comacina. — Caprani cav. Augusto Giuseppe.
S. Giovanni alla Castagna. — Spreafico G. Battista.
Stazzona. — De Cesaro Angelo.
Tavordo. — Longhi Alessandro.
Varese. — Arconati Carlo, Giudici Giulio, Tibiletti Alfredo.
Viggiù. — Cassani Andrea, Galli Angelo.
COSENZA — Nicolosi ing. Francesco.
S. Marco Argentano. — Di Cianni Carmine, Viggiani Vincenzo.
CREMONA. — Ferrari Ferruccio, Ghisi Giulio Cesare.
Calvatone. — Balestrieri dott. Camillo.
Dovera. — Cambiè Mansueto.
Fiesco. — Ragni Ermenegildo.
S. Bassano. — Bozzetti Carlo.
Sergnano. — Bordignon Antonio, Dossena Luigi.
CUNEO. — Deputazione Provinciale, Olivero rag. Ferdinando.
Cherasco. — Pederzani Stanislao.
Cortemilia. — Delpiano Luigi.
Demonte. — Graffino don Nicolao
Dronero. — Geddes David.
Roddi. — Amedeo Amedeo.
Saluzzo. — Daziano geom. Guglielmo, Isaia Giovanni Pietro, Ternavasio Giuseppe, Vineis avv. Liderico.
FERRARA. — Botti Luigi, Brombin dott. Francesco, Manservigi Arturo, Minerbi Arturo, Paramucchi cap. ing. Giovanni, Pedriali Luigi, Veronesi Pietro.
Cento. — Club Ciclistico.
Copparo. — Boldrini Vincenzo.
Massafiscaglia. — Pasquali Dante, Saladini Tommaso.
FIRENZE. — Anglo American Supply Stores Ltd., Bernabei Secondo, Bernasconi Paolo, Brunacci Roberto, Cappelletti Giulio, De Pazzi Geri, Michabelles Henri Ch., Parenti Angiolo, Salimbeni Bruno, Terlizzi prof. Sergio, Tosi Eugenio.

D.R G. LANGBEIN & C.O MILANO - Via Kramer, 32
Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ECC.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essiccamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI
Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5.000.000 versato L. 2.000.000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1908 L. 15.067.969,94
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITA' CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA
Società Anonima — Capitale L. 105.000.000 interamente versato
Fondo di riserva ordinario L. 21.000.000 — Fondo di riserva straordinario L. 14.000.000
Sede Centrale: MILANO
ALESSANDRIA - BARI - BERGAMO - BIELLA
BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO-ARSIZIO
CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA
LIVORNO - LUCCA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA
ROMA - SALUZZO - SAVONA - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA
Rappresentanze a TUNISI, presso Banque Commerciale Tunisienne
BRASILE, presso Banco Commerciale Italo-Brasiliano

Firenzuola. — Poli Tito.
Fucecchio. — Leoni rag. Emilio.
S. Marcello Pistoiese. — Pellegrineschi Luigi.
Tizzana. — Polloni Alberto.

FOGGIA. — *Lucera.* — Circolo Umberto, De Meo avv. Michele, Pitta avv. Eugenio.
S. Giovanni Rotondo. — Giuva dott. Leandro.
Troia. — Maitilasso dott. Francesco Antonio.

FORLI'. — *Cesena.* GIANNI ANTONIETTA, Leporati Mario, Mori dott. Cino, Sala Convegno sottoufficiali 12 Fanteria.
Meldola. — Baccanelli Ezio.

GENOVA. — Alciatore dott Antonio, Barbera Carmelo, Berlingieri Adrasto, Bottinelli Nicola, Boeri prof cav. Giuseppe, Bollo Giuseppe, Bosco G. B., Bottino avv. Severino, Brignola Orazio, Caldi Giulio, Carozzino Oreste Gerolamo, Casiglia Luigi, Cavalleri G. B., Chierici Giulio Lorenzo, Crovara Pescia bar. rag. Ignazio, D'Acquino Pietro, Della Campana Valerio, Della Torre G. B., Dodero Giovanni, Dongo Adolfo, Floris Pietro, Galli no Benedetto, Gardella Ettore, Gardella Leopoldo, Gismondi Trucco Emy, Hugentobler Walter, Landi Dante, Lanero Giovanni, Lasagna Luigi, Lattes Giorgio, Maggio Andrea, Parodi Nicola, Passadore Alfredo, Pastine rag. Pietro, Pesenti Lorenzo, Piotti Alfonso, Pol Angelo, Revollar Giuliano, Silvestri Aurelio, Soleti Fernando, Stagno Federico, Tomasinelli Guido, Vedrani Ugo, WADLEY LILLEY, Winzler Franz.
Bogliasco. — Bottoli Giacomo.
Bolzaneto. — Odone Ferdinando.
Camogli. — Orlandini Torello.
Carcare. — Astesiano Adolfo, Porrini cav. dott. Ernesto.
Chiavari. — Corzetto Adolfo.
Cornigliano Ligure. Parodi G. B.
Finalborgo. — Enrile Carlo.
Nervi. — Fontana Carlo.
Rapallo. — Boero Francesco, Cuneo Giuseppe, Isakson Ebba.
Rivarolo Ligure. — Raspi rag. Giuseppe.
S. Francesco d'Albaro. — Figari G. B.
S. Giovanni Battista. — Mascardi Giov. B.
S. Pier d'Arena. — Amelotti Romolo, PARODI INA.
Santa Margherita Ligure. — Merighetti Angelo
S. Ilario Ligure — Cordiglia don Antonio.
Savona. — Belli ing. Mario, Ferrari dott. Arturo Luigi, Remotti Alfonso.
Sestri Ponente. — Bottino Agostino, Riccardi Silvio.
Sori. — Bellingeri dott. Giuseppe, Prevosto don Vincenzo.
Spezia. — Cogliolo Egidio, Crovato prof. dottor Giambattista, Camera di Commercio.
Varazze. — Celesia cap. Giovanni.
Zoagli. — Porcù Francesco.

GIRGENTI. — *Casteltermini.* — Castiglione Luigi.
Porto Empedocle. — Scozzari ing. Roberto.

GROSSETO. — *Follonica.* — Pacinotti Carlo.
Massa Marittima. — Rossa Pietro.

LECCE. — Longagnani cap. Silvio.
Gallipoli. — Consiglio Corrado.
Mesagne. — Gioia ing. Michele.
Oria. — Greco Rocco.
Parabita. — Castoldi dott. Gaetano, Cataldi Quintino, Ferrari Gaetano, Ferrari Vincenzo, Gian-

Così alto salterete di gioia acquistando i miei articoli, sia per il guadagno che essi vi procurano, se rivenditori, come per il piacere che vi dànno, se acquirenti.

A. RAIMONDI
S. Vicenzino, 4
MILANO

ARTICOLI SPORT
Foot-ball
Lawn-Tennis
Cricket
Croquet
Ping-Pong
ecc.

ARTICOLI SOCIETÀ
Roulettes
Giuochi, ecc.

PIPE
IN PANNOCCHIA
DI GRANTURCO

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

"LA LUMINOSA"
REGINA DELLE LASTRE FOTOGRAFICHE!
SERRAVALLE SCRIVIA

Le Lastre SCHLEUSSNER
le più raccomandabili per paesaggi e lo sport
Listino a richiesta.
Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.

La "TRIUMPH„ è l'unica bicicletta che procura la maggiore soddisfazione ed il massimo diletto nelle gite turistiche consigliate dalla stagione propizia, tanto è perfettamente esatta e meccanicamente studiata.

Dalla eleganza, scorrevolezza, praticità e robustezza delle biciclette "TRIUMPH„ emergono le genialità dell'industria inglese.

Basta osservare minutamente una bicicletta "TRIUMPH„ per persuadersi che la sua lavorazione, scrupolosamente accurata e controllata tanto nelle parti essenziali che nei più minuti dettagli, è affidata esclusivamente ad esperti meccanici; da ciò ne deriva l'indiscutibile superiorità sulle altre marche, le quali per motivi economici affidano la lavorazione dei loro prodotti alle donne.

Sulle MOTOCICLETTE "TRIUMPH„ con e senza *debrayage*, ogni elogio è superfluo, essendo ormai di fama mondiale.

Chiedere Catalogo che si spedisce gratis e franco di posta dalla

The Triumph Cycle Co. Ltd. - Coventry (England)

oppure da qualsiasi dei nostri Rappresentanti qui sotto elencati.

MILANO - Palmiro Zignone succ. Attilio Beretta, Corso Porta Romana, 65.
ANCONA - A. Marchetti & Co., Via XX Settembre.
AREZZO - Auto Garage Perugia.
BERGAMO - Paolo Brignoli, Via Paleocapa, 1.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco, 41.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Via Goito, 5-7.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
GENOVA - A. Peiucco, Via Colombo, 6 rosso.
LIVORNO - G. Gambini, Via Aurelio Saffi, 1.
LODI - Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Corso C. Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Emanuele.
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage Perugia, Piazza Vitt. Emanuele.
PESCARA - D'Aurelio Melfino, Corso Manthonè, 100
RAVENNA - A. Zuffetato, Via Mazzini, 5.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.
TREVIGLIO - M. Setti - Velocipedi.

TRIUMPH

nelli Luigi, Leopizzi Francesco, Lillo avv. Felice, Pagliarulo arch. Napoleone, Pieri Donato.
Taranto. — D'Ippolito Vincenzo, Irmici geom. Alfonso.
LIVORNO. — Chelotti Abigaille, Franciosini ten. Cesare, Ughetta ten. col. Achille.
Cisternone. — Carrara Angelo, Zaetta Vittorio.
LUCCA. — *Pietrasanta.* — Gerra Davide.
Ponte Buggianese. — Arrigoni Silvio, Giuntoli Giuliano, Scardigli Attilio.
Viareggio. — Bruno Giuseppe.
MACERATA. — Antinori Guglielmo, Antonelli Vittorio, Broccolo Ugo, Fabj Renato, Martellini Giuseppe, Micozzi Francesco, Simonelli dott. don Torello, Urbani Francesco.
Camerino. — Gabrielli Vincenzo.
Morrovalle. — Lazzarini Giuseppe.
Treia. — Campetti don Filippo.
MANTOVA. — Alquati sott. Gino, Furlani Luigi, Grilli ten. Ultimo.
Canneto sull'Oglio. — Zanoni Giacinto.
Castiglione Stiviere. — Nodari avv. Amedeo.
Ceresara. — Pancera Adelmo.
Pegognaga. — Mori Oddone.
Poggio Rusco. — Morselli Giuseppe.
Rodigo. — Boari Nino.
S. Benedetto Po. — Municipio.
Sustinente. — Municipio.
Suzzara. — Giacominelli Ovidio.
MASSA CARRARA. — *Aulla.* — Giannetti Giulio.
Carrara. — Arata Giuseppe, Frediani rag. Archimede, Fusai prof. Giuseppe, Marchetti Bardo, Pisani Vittorio, Volterrani Narciso.
MESSINA — Tirrò geom. Cirino.
Barcellona. — Broccolo Fraschitto, Cambria cav. uff. ing. Francesco, Mingrino geom. Concetto.
Brolo. — Garofolo Giuseppe.
Monforte S. Giorgio. — Calogero Giorgio.
Saponara Villafranca. — Ruggeri geom. Francesco.
Spadafora S. Martino. — Costa geom. Giuseppe.
Taormina. — Lombardo Giuseppe.
MILANO. — Ajelli Giuseppe, Allievi Paolo, Appiani Tiberio, Arienti dott. Enrico, Babbini rag. Francesco, Baj Giuseppe, Baldini Ginio, BALLABIO INES, Ballada Luigi, Bassani Romolo, Benetti Mario, Berio, Lorenzo, Bettocchi Virgilio, Bianchi Carlo, Bianchi Dante, Biano Angelo, Biglino Francesco, Binda dott. Cosimo, Binda Piero, Bossi Aristide, Botti Alessandro Bottini rag. Manlio, Bozzo Giorgio, Buffi Serafino, Calef Aristide, Capitanio Erminio, Caraccini Attilio, Cariot Charley, Carozza Alessandro, Casoli Angelo, Cassani Aristide, Castoldi dott. Luigi, Cei Arturo, Ceri Aldo, Ceriani Enrico, Cervi Remo, Cesari Umberto, CICOGNA GIUSEPPINA, Crema rag. Giuseppe, Cristini Giulio, Culotta ing. Leonardo, Damiani Alfredo, Daverio Francesco, Dell'Acqua Luigi, De Salvo Vittorio, Di Cesare Enrico, Di Maio Luigi, Faccini rag. Ilario, Farioli Tito, Feci Mario, Federici Federico, Ferrazzi Dante, Fontana Cesare, Frigerio Guido, Gerosa Linden, Ghezzi Angelo, Ghioldi Emilio, Gillmeister Adolfo, Gobbetti Carlo Piero, Griffini Renzo, Grosso Dante, Grosso Manfredi, Jacchia ing. cav. Rambaldo, Kluzer Silvio, Lagazzi Veredemio, Lanari Guglielmo, Lanata Corrado, Lindner rag. Oskar, Locati Mario, Logoretti Gaspare, Lovera di Maria Giuseppe, Macchi Ernesto, Maderna rag. Pilade, Mambretti Pietro, Manara Giovanni, Marchesi Francesco, Marchini Giovanni, Maroni rag. Angelo, Marzona Cesare, Mentaschi Mario, Meroni don. Camillo, Minazza Carlo, Möbins Otto, Moroni Carlo, Mosone Filiberto, Motta Giovanni, Negri Giannino, Ornaghi Luigi, Paccagnini Carlo, Paganini Ettore, Palumbo Vargas Enrico, Pedroni rag. Guido, Penci rag. Giuseppe, Pratesi Ferdinando, Riva Carlo, Rivolta dott. Ugo, Rossi Luigi, Rossi Umberto, Rusconi Arnaldo, Sacchi Alfredo, Sala Giuseppe, Saltarelli Luigi, Saracchi geom. Pietro, Scagni Mario, Scapinelli Carlo, Scoglia Alessandro, Secco D'Aragona conte Giuseppe, Somajni Lodovico, Strada Arturo, Tamagnone Gottardo, Tenderini Davide, Terenghi Carlo, Tononi Giuseppe, Uplegger Franz, Villa Marco, Vismara rag. Enrico, Zarini Angelo, Zibecchi Paolo, Zilia Arturo.
Affori. — Vi'ini Ignazio.

LA MOTOSACOCHE
LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
IMPORTANTI MODIFICAZIONI · CATALOGHI GRATIS
SOCIETÀ MECCANICA ITALO GINEVRINA · Via Freyùs 26 TORINO

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Premiato Stabilimento Artistico
UNIONE ZINCOGRAFI
Via Spontini, 5 - MILANO
Telefoni 71-08 e 21-81
FORNITORI DEL T. C. I., DELLO STATO
E DELLE PRIMARIE CASE EDITRICI
RAPPRESENTANZE: TORINO - GENOVA - FIRENZE
MODENA - COSTANTINOPOLI

Aicurzio. — Viganò don Costante.
Arluno. — Galbiati don Pasquale.
Bovisio Mombello. — Cazzaniga Andrea.
Busto Arsizio. — Londoni Antonio.
Cassano Magnago. — Barbiano di Belgiojoso conte Luigi.
Castione d'Adda. — Taroni Gerolamo.
Cisliano. — Pastori dott. don Roberto.
Gallarate. — Risetti Pompeo.
Gorla Minore. — Avai Camillo.
Legnano. — Giovannoni Romeo.
Lodi. — Andreoli Roberto, Baletti Adolfo, Taddei Francesco Tomaso.
Monza. — Galbiati Luigi, Harry Barker, Monguzzi Gaetano, Monguzzi Maurizio, Sala Giuseppe, Scotti Arturo, Volonteri Ponziano.
Saronno. — Faller Arturo, Lazzaroni Paolo.
Segrate. — Sala Luigi.
Seregno. — Viganò Giulio.
Seveso. — Trento Carlo.
Trezzo d'Adda. — Galbiati Guido, Vergani Luigi.
Vaprio d'Adda. — Pane Cesare.
Vimercate. — Bertoglio Serafino. Righini Giorgio.
MODENA. — Ascari Odoardo, Guidelli conte Vittorio dei conti Guidi, Levi dott. prof. Carlo, Rovetti rag. Adolfo. Selmi Armando.
Carpi. — Spaggiari Claudio, Valentini Giovanni.
Finale Emilia. — Agnini Antonio.
Maranello. — Fontana dott. Giuseppe.
Medolla. — Bellodi Mario.
S. Prospero. — Tassi don Armino.
Solara. — Pini Telesforo.
Spilamberto. — Graziosi Rodolfo.
NAPOLI. — Bellei Dante, Chiaia avv. Edgardo, Ciajolo Giuseppe, Ciollaro avv. Riccardo, Costa Sonnaz rag. Giorgio, D'Ambrosio ing. Raffaele, De Nicola ing. Gaetano, De Paulis ing. Pietro, Di Mauro ing. Luigi, Esposito Francesco, Famiglietti Silvio, Fauconnet A., Fidanza Silvino, Fonti Vincenzo, Furginele prof. dott. Nicola, Garofoli ing. Mauro, Gasparri ing. Edoardo, Grieco Francesco, Marsico Francesco, Martellotti Giovanni, Palmieri Gennaro, Panza Roberto, Pascale Ermanno, Petraroja Alberto, Pianaroli Domenico, Pistilli avv. Angiolo, Steffens J. H. Gustav, Valiante Guglielmo, Vianini Ferruccio, Zuppetta Francesco.
Capri. — Snow G. N.
Castellammare di Stabia. — Criscuolo avv. Vincenzo.
NOVARA. — Arnold Giovanni, Villa Ferdinando.
Alagna. — Depaulis Pietro Felice.
Alzo. — Gualea Giuseppe.
Baveno. — Gambaroni Fortunato.
Biella. — Busancano Alberto, Calcia Giovanni, Calcia Rocco, Canova Stefano, Gremmo Orazio, Grossi avv. Carlo Giuseppe, Piacenza Pio, Piana cav. Giovanni.
Briona. — Rossari don Gaudenzio.
Cameri. — Clerici Antonio, Mazzucchelli Ercole, Ruspa Angelo, Ruspa Nino, Tadini Giovanni, Uglioni Natale, Zanetti Ernesto.
Cannobio. — Reschigna Antonio.
Carcoforo. — Belfanti Giuseppe.
Cravagliana. — Perona Valentino.
Intra. — Carlotto Giovanni, Re Ferdinando, VERCELLOTTI CAMILLA P.
Marano Ticino. — Fiori don Giovanni.
Ornavasso. — Novarese Silvio.
Orta Novarese. — Borgna Costantino.
Pallanza. — Moschini Gaudenzio.
Sagliano Micca. — Pasqual Giovanni.
S. Germano Vercellese. — Margara Pietro, Perazzo geom. Giovanni, Peretti Stefano, Vigliani Venanzio.
S. Paolo Cervo. — Beccara Carlo.
Santhià. — Franchino Giuseppe Mario.
Trobaso. — Cardis Alfredo.
Varallo Sesia. — Marchino geom. Giovanni, Peco ing. Giovanni.
Vercelli. — Biblioteca Civica, Cattaneo Leone, Cavigiolio rag. Riccardo.
Vocca. — Cosotti Giacomo.
PADOVA. — Girardi rag. Rodolfo, Koch Ottaviano Augusto, Pinton Giovanni, Tono Pasquale.
Bastia di Rovolon. — Adami Antonio.
Este. — Marchesi Giusto, Vaccari Giovanni.
Noventa. — Lazzaro Arturo.
PALERMO. — Martinez rag. Vittorio.
PARMA. — Bertazzoli Cova geom. Manfredi, Centenari Giovanni, Ceresini Giulio, Paci Claudio, Pe-

STAGIONE 1910 Prima di fare acquisti, vi preghiamo di osservare i nuovi elegantissimi

MODELLI 1910 BICICLETTE

BIANCHI

differenti dai vecchi tipi ormai copiati da tutti

Le biciclette BIANCHI con la modificazione razionale dei freni, mozzi, ingranaggio, telaio e marca di fabbrica, sono riuscite

SPLENDIDE PER LA SUPERBA ESTETICA DELLE LINEE

E PER LA MERAVIGLIOSA SOLIDITÀ E SCORREVOLEZZA

Soc. An. E. BIANCHI - MILANO - Via Paolo Frisi, 72

lagatti ing. Enrico, Pizzetti Carlo, Salsi Candido.
Borgotaro. — Rigoni Pasquale.
Cassio di Lesignano Palmia. — Padovani don Ernesto.
Colorno. — Mora prof. Dino.
Salsomaggiore. — Barabino G. e Tonetti.
Traversetolo. — Pigliarini dott. Roberto.
Zibello. — Bertoldi Umberto.
PAVIA. — Belloni Fernando, Gobbi Belcredi Emilio, Marchi Giuseppe, Ricci Achille, Selva Romeo.
Bereguardo. — Vaj Alessandro.
Bobbio. — Mauri don Enrico.
Bornasco. — Palestra Giuseppe.
Broni. — Favavelli Giovanni.
Cassolnovo. — Volpe Silvestro.
Casteggio. — Folcini Secondo.
Corana. — Barenghi dott. Giovanni.
Stradella. — Peroncini Giuseppe.
Tromello. — Ruzzi Francesco.
Vigevano. — Dondè Marcello, Oneto Tomaso.
Voghera. — Alloni Carlo.
PERUGIA. — Giorgini sottot. Giuseppe, La Gala sottot. Gino, Properzi Ferdinando.
Amelia. — Quadraccia Giuseppe.
Assisi. — Fioretti avv. Domenico, Fornari Giovanni.
Città della Pieve. — Antolini prof. ing. Giovanni, Cecconi Egisto, D'Agnillo prof. Nicola, Pagnoncelli Riccardo, Tassini Cesare.
Foligno. — Bertuzzi Luigi, Mercurelli Salari cav. Alessandro, Sorbi Giovanni.
Gubbio. — Bebi Ubaldo, Bossola Adolfo, Damiani Gioacchino.
Magliano Sabino. — Bonvecchi Mariano, Gori ing. Claudio.
Narni. — Sopranzi cav. Caio.
Papigno. — Battistelli Oreste Neri Nicola.
PESARO. — Crescentini Carlo, Novelli Giulio, Piazzi dott. Giuseppe.
Fabbrecce. — Capanna Remo.
Fano. — Ippoliti dott. Arnaldo, Unione Ciclistica Fanese.
PIACENZA. — Fornaroli dott. Ettore, Francesconi Alessandro, Gallotti Pietro, Grandi Adamo, Grandi Severino, Marubbi geom. Giovanni, Pollini Giuseppe.
Bettola. — Pessina Oreste.
Carpaneto. — Unione Sportiva Carpanetana.
Castelvetro Piacentino. — Soldi Giuseppe.
Ferriere. — Cardinali Enrico, Imberti dott. Stefano.
Fiorenzuola. — Carolfi Alberto.
Rivergaro. — Ballerini dott. don Pietro.
PISA. — Costacurta Valeriano, Sraffa Mario.
Cecina. — Ciulli Dante, Semoli Nello.
La Rotta. — Bertini dott. Giuseppe.
Rosignano Marittimo. — Cattini Lionetto.
PORTO MAURIZIO. — *Bussana.* COMANEDI IDA.
Dolceacqua. — Ardissono Giacomo, Giraldi Agostino, Vallebella Angelo.
Molini Argentina. — Emanuelli Costanzo.
Oneglia. — Ajmar prof. Andrea.
S. Remo. — Allavena prof. don Giuseppe, Barbero Giovanni, Bordero Antonio, Bottini Umberto, Caloz Cesare, Canessa Bartolomeo, Carbonel Enrico, Folpini Giuseppe, Gherzi G. B., Negro Giuseppe, Pastorelli Domenico.
POTENZA. — Filippi Emilio, Manno agron. Michele.
Bernalda. — Emma geom. Francesco.
Craco. — Grossi avv. Tomaso.
Ferrandina. — Centola Giuseppe.
Matera. — Acito ing. Francesco.
Montalbano Jonico. — Legnazzi Filippo.
Pomarico. — Pasilio ing. Attanasio.
Salandra. — Jula cav. dott. Francesco.
RAVENNA. — POLETTI LINA, Randi Adelmo, Serena Monghini cav. uff. ing. Francesco.
Faenza. — Carli prof. Plinio.
Lugo. — Boschi rag. Rodolfo.
REGGIO CALABRIA. — Washington ing. Elia.
Benestare. — Belli ing. Mario.
Grotteria. — Zinni geom. Francesco Paolo.
REGGIO EMILIA. — Bazzani Alessandro, Ronvicini Alberto, Gambini Giuseppe, Giovannini Arto, Lusnarghi Riccardo, Mussini Giuseppe, Rossi Bruno.
Boretto. — Sacenti Vittorio.
Scandiano. — Anceschi Clemente, Lodesani Francesco, Prandi Eriberto, Sassi Giuseppe.
Viano. — Bernardi dott. Giuseppe.
Villa S. Pellegrino. — Boiardi Guido.

FABBRICA ITALIANA DI BICICLETTE **E. FLAIG** - Via Moscova, 15 - MILANO

"MILANO" da viaggio.
"MILANINO" da corsa.

Marche e Nomi Depositati

"MILANO"

è la marca più in voga.

Splendidi modelli
da viaggio e da corsa.

CATALOGHI GRATIS

ROMA. — Allocatelli Achille, Armanni Armando, Barbeau Louis, Bartofucci Pier Luigi, Belardi Mario, Belli Benvenuto, Bellino prof. Sante, Cagli cap. Tullio, Carcani rag. Giuseppe, Caretti Pietro, Cavedoni cav. prof. Lorenzo, Cencelli Leopoldo, Chiappe Annibale, Corteggiani Attilio, D'Ambrosio Nicola, Del Fierro march. Fernando, Del Grande Giuseppe, Delzoppo Ferruccio, De Renzis bar. ing. Rienzo, De Sanctis Monaldi Tullio, De Vincenti Achille, Farnetti Giuseppe, Ferretti Ludovico, Firrao Giuseppe, Giacchi conte cap. Nicolò, Giorgi Costa Domenico, Glingler Costantino, Graziani dott. Giuseppe, Jannarone Angelo, Licciardi Alfredo, Lorenzotto Angelo, Lorini cav. avv. Felice, Mattei Luigi, Morino prof. Tito, Parboni Pietro, PASHKOFF OLGA, Passigli Alessandro, Pastore ing. Giorgio, Peretti ing. Ettore, Pesci Gaetano, Reinhard G. F., Rugin cav. Achille, Salustri Aristide Alessandro, Sansiveri Luigi, Spaziani Paolo, Tardioli Alessandro, Turtur Nicola, Vallesi Gino, Vitale avv. Enrico, Volpi dott. Angelico.

Anagni. — Ambrosetti Anatolio.

Boville Ernica. — Fratarcangeli avv. Sebastiano.

Bracciano. — CINI LUIGIA, Guastini Antonio, Palazzi dott. Giuseppe, Tamburri mons. cav. Girolamo, Tecchi cav. Filippo.

Civitavecchia. — Gasbarri cav. Raffaele.

Oriolo Romano. — Cascelli Giovanni.

Zagarolo. — Bertini Giuseppe.

ROVIGO. — Veronese dott. Carlo.

Adria. — Beltramini Cesare.

Trecenta. — D'Arcangelo dott. Nicola Giuseppe.

SALERNO. — *Angri.* — Smirne Salvatore.

Castel S. Giorgio. — Amabile don Giuseppe.

Sarno. — Frauchomme Luigi.

SASSARI. — SILVETTI SERAFINA, Stazi Arturo.

SIENA. — Bentivoglio Deifebo, Pontecorboli Enrico.

Casole d'Elsa. — Mannoni Carlo.

Cetona. — Circolo « Luca Contile », Giorgi Domenico.

Monteroni d'Arbia. — Fanetti Antonio.

SIRACUSA. — *Noto.* — Di Villadorata Cannizzaro principe Ottavio.

SONDRIO. — *Bormio.* — Nucci Gino.

Ponte in Valtellina. — Armerio dott. Daniele, Pacchè Emilio.

TERAMO. — Bigi dott. Onesto, Scarzelli Pietro.

Atri. — Carulli Francesco, Torinesi Guglielmo.

Cellino Attanasio. — Pensieri dott. Massimo.

Civitella Casanova. — De Florentiis dott. Antonio.

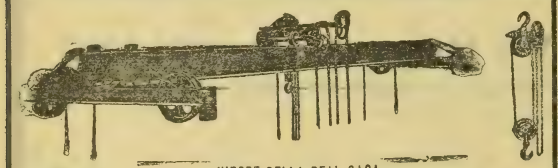
Giulianova. — Borrelli Tomaso, Braga ing. Gaetano.

Mutignano. — Savini dott. Vincenzo.

Torre dei Passeri. — Leuba Leon.

TORINO. — Albertazzi Ferdinando, Arleri Andrea, Armann Sard, Audisio Michele, Belli Maurizio, Berretta Maurilio, Bersia Mario, Berta Pietro, Berutto Maggiorino, Biroglio Enrico, Boccalone Eduardo, Bolla Carlo, Bongiovanni Matteo, Buratti Primo, Cabodi Oreste, Caglieri Corrado, Cane Edoardo, Casasopra Edoardo, Castelfranco Giustino, Cavana Giuseppe, Crisicetro Antonio, Crivellari rag. Carlo, Cuffia Pietro, Demarchis Giovanni, Denina cav. Luigi, d'Entrèves cav. Eugenio, Dossetti Mario, Durando Carlo, Fantrero Ettore, Ferraris Giovanni, Galeazzo-Regis dott. Giulio, Gariglietti Osvaldo, Gianotti Celestino, Gianotti Giulio, Grandi Giuseppe, Isabella Carlo, Levi avv. Vittorio, Lichtenberger Ugo, Lombardi Eugenio, Magnano Giuseppe Giorgio, Marchis Antonio, Maretti rag. Ciro, Marocca Giacomo, Mascherone Giuseppe, Masi Alfredo, Mazzucchelli ing. Vincenzo, Minetto cav. Carlo, Moriondo dott. Mansueto, Mottin Jean, Mutti Ferdinando, Navareno Giovanni, Nissim avv. Anselmo, Notarbartolo cap. Giuseppe, Novara Riccardo, Obertone Marco, Odone geom. Valentino, Ostorero Camillo, Ostorero Carlo, Padino Giovanni, Pastore Guido, Patrito Angelo, Peraldo Giuseppe, Perelli Mario, Pereno Giuseppe, Pereno Mario, Pivetta Guido, Poggio Giovanni, Poli avv. Leone, Pramaggiore Gia-

APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO



NITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

Via A. Manzoni, 31 - MILANO

MACCHINE e UTENSILI

per la meccanica di Precisione e di Costruzione e la Fonderia, per Costruttore in ferro, per Elettricista, Gasista, Idraulico, Lattoniere, Fabbrica scatole di latta, per Falegnameria, Carpenteria Segheria, ecc., ecc.

Utensili Reishauer

LANCIA

1910 VETTURE LEGGERE 1910

con UN SOLO MOTORE di 20-30 HP.

Quattro diversi modelli di chassis:

Tipo corsa leggero, velocissimo, per due e tre posti.

Tipo ordinario da grande turismo.

Tipo allungato per vettura da città.

Tipo ordinario con guida inclinata per Torpedo-Body.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

Via Petrarca, 31 - TORINO - Telefono 27-75

Telegrafo: "Lanciauto - Torino„

como, Pugliese Vitaliano, Ravizza Emilio, Rebuffo Giovanni, Ribero Giacomo, Rubbioni Medardo, Sacco Domenico, Sacerdote Beniamino, Saraceno Angelo, Scaramussa Carlo, Seccatore Giuseppe, Sella Alessandro, Siccardi Carlo, Sporing Willy, Stratta Giuseppe, Tiene don Giovanni, Tinivella Evaristo, Torretta Mario, Tosalli Camillo, Turin Ferdinando Luigi, Vacchetti Angelo, Vaira Luigi, Valfrè Antonio, Vecchietti Oreste, Viazzo Francesco, Viziale Pietro, Zangelmi ing. Carlo.
Alpignano. — Chiaretta Mario.
Aosta. — Binel Corrado, Frutaz not. Desiderato, Meynet Federico.
Bardonecchia. — Bussi Carlo, Fernicola Giuseppe, Nani Pietro, Valenziano rag. Gabriele.
Bussoleno. — Bevilacqua Nicola.
Cirié. — Pellegrino Vittorio.
Druent. — Catto Domenico.
Drusacco. — Bracchiglione geom. Domenico.
Leyni. — Destefanis Severino.
Mathi Canavese. — Pezzia Luigi.
Moncalieri. — Ferrero Giovanni, Sacco Giuseppe.
Montestrutto. — Bolinieri Emilio.
Rosta. — Levi prof. Marco.
Verrès. — Giuliano Alberto. Montarulli Domenico, Ronc Dario.
Vico Canavese. — Naretti dott. Giacomo.
TRAPANI. — Fardella conte Enrico, Nicosia ing. Salvatore.
TREVISO. — Brunelli dott. cav. uff. Vittorio, Carrer Cesare, Pegoraro Cesio, Piazza Luigi, Sartori Camillo, Zuccardi Merli dott. Francesco.
Castelcucco. — Filippini Antonio.
Conegliano — Giacomini rag. Antonio, Tartaglia dott. Francesco, Tremi sottot. Alberto.
Mogliano Veneto. — Capuzzi Lino.
Montebelluna. — Pesce Giacomo.
Nervesa. — Fonso dott. Luigi, Sala Giovanni.
Salgareda. — Corbolante Gino.
UDINE. — Rizzardini Erminio.
Casiacco. — Rossi geom. Silvio.
Collura. — De Marco dott. V.
Erto. — Filippin Giuliano.
Gemona. — Baldissera geom. Giacomo.
Prata. — Piccinin Guido.
Rivignano. — Selva Giuseppe.
S. Giorgio della Richinvelda. — Secco Giuseppe.
S. Giovanni Manzano. — Gasparotto Giov. B.
Spilimbergo. — Rusconi ten. Lottario.
Tricesimo. — Dalle Mule Renato.
Villa Orba. — Venier Romano Vittorio.
VENEZIA. — Biagi Pier Antonio. Bonlini Luciano, Danatelli dott. Gaddo, Fabris Eugenio, Grunwald Emanuele, Jesi Ernesto, Miotello Giovanni, Raffai Raffaele, Spadon Giuseppe, Vorano Ugo.
Caorle. — Berti dott. Emilio.
Chioggia. — Bullo Luigi.
Meolo. — Folco dott. Francesco.
Mestre. — Marini Cesare.
VERONA. — Camuzzoni Giulio, Dima Delio, Pini Marco.
Casaleone. — Bergamasco Raimondo.
Monteforte. — Righetto Mansueto.
Sona. — Martini Alessio.
Villafranca. — Beghelli Camillo.
VICENZA. — Armellini Giuseppe.
Arcugnano. — Baggio magg. cav. Antonio.
Arzignano. — Boschetti ing. Ferruccio.
Bassano Veneto. — Fracca rag. Aurelio, Marzarotto prof. Achille.
Cismon. — Bernasconi Luigi.
Lugo. — Bertoldo Alessandro.
Quinto. — Genco Silvio.
Rotzo. — Costa Antonio.
Trissino. — Filatondi Riccardo.
COLONIA ERITREA. — *Asmara.* — Albergucci Ettore, Cosmano Angelo.
Saganeiti. — Boni Giacomo, Saputo Saverio, Virano Ettore.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Baldini Ottaviano, Cobol Giuseppe, Klein Edoardo R., Marsich Giuseppe, Mazzucato Giovanni, Morpurgo Menotti Luigi, Predonzani Marco, Sturm Attilio.
TRENTINO. — *Aldeno.* — Veloce Club.
Cles. — Daprà dott. Giulio.
Rovereto. — Rossi Stefano.
Trento. — Sambenazzi prof. Giovanni.
PROVINCIE DIVERSE. — *Fiume.* — Descovich Vittorio, Garofolo dott. cav. uff. Isidoro, Scarpa Giuseppe, Stauflin Germano.
Vienna. — De Rothschild baron Eugène, Knips Anton, Krassl Rudolf.
Weitensfeld. — Mecchia Giacomo.
Zara. — Associazione Ginnastica.

Francia.

Nice — Durante arch. ing. Honoré Ilario arch. Bruno.
Paris. — Agramonte Riccardo, Capetta Pietro Vespasiano.

Germania.

Dusseldorf del Reno. — Trinkacof Max.

Grecia.

Pireo. — Vrontisis Démétrius D.

Inghilterra.

Londra. — Monti Enrico, Morandi Armando, Pozzi Giovanni, Valdoni Luigi.

Montenegro.

Antivari. — De Benedetti dott. Ernesto, Jancovich cap. Niko, Nicolini cav. Corrado, Ravà Giulio.

Russia.

Dzwonika. — Madame FRANCOIS DE JAROSZYNSKA née DE RUDNICKA.

Repubblica S. Marino.

Borgo Maggiore. — Francisci prof. Annibale.

Svizzera.

CANTON DI BASILEA. — *Basel.* — Lindemneyer Seiler Fritz.
CANTON DI FRIBURGO. — *Fribourg.* — Fudakowska Joseph, Mariani Ruggero.
CANTON DI GINEVRA. — *Ginevra.* — Borsetti Alfonso.
CANTON DI LUCERNA. — *Horw.* — Botelho Paolo.
CANTON DI NEUCHATEL. — *Fleurier.* — Beltrami Luigi.
Verrières. — Bienemann prof. Gustave Adolph.
CANTON DI WAADT. — *Vevey.* — Franciosa prof. Michele A.
CANTON TICINO. — *Bellinzona.* — Biaggi Luigi, Ditta Antognini.
Castione. — Del Don Attilio.
Pontetresa. — Gusberti Aristide.

Turchia.

Salonicco. — Consolato Generale d'Italia.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Albany. — Keeler William Hrure.
Chicago. — Dewers Chas. S.

CICLI
RALEIGH
DI FAMA MONDIALE
Agenzia Generale per l'Italia:
ETTORE VEZZONI - MILANO
Rappresent. per Milano: ALESSANDRO GNOCCHI
Via S. Agnese, 4

PNEUMATICI INARRIVABILI
QUICK
Depositari esclusivi:
Bini & Foà MILANO Via Bronzetti N. 11

Detroit. — Dissell Edmond M.
New York. — Calwell John, Gallese Pierino, Lowes Dickinson A.
Rochester. — Lomb cav. Ferdinand.
Roswell. — Pietroboni Marino.
Winona. — Thatcher avv. Frank H.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Arequito. — Bressan Angelo.
Bahia Blanca. — Porro de' Somenzi Piero.
Buenos Ayres. — Salandini Giuseppe.
Casilda. — Basavilbaso Eusebio, Perez Daniel.
Cruz. — Cristiani Giuseppe.

Brasile.

S. Paulo. — De Aguiar d'Andrada ing. Eduardo, Guerra Elivio.
Santos. — Picagli Fabio.

Chili.

Collipulli. — Belletti Giuseppe.
Curicò. — Milesi Maldini Sebastiano.

Perù.

Callao. — Marchini Alberto.
Nazca. — Gaveglio Federico.

Uruguay.

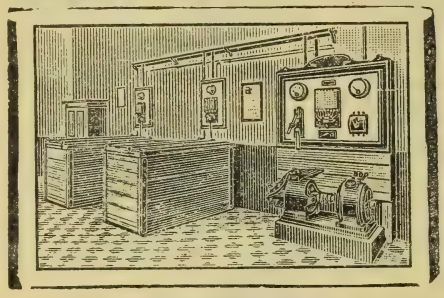
Montevideo. — Maestrini Ottavio, Maestrini Temi, MAESTRINI DINI MESSINA, Puccioni Pietro, Rienzi Carmine.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 APRILE 1910.

Soci annuali al 15 Marzo 1910	N. 75 174	
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc. . .	» 369	
	N. 74 805	
Soci nuovi 1910 inscritti dal 15 Marzo 1910 al 15 Aprile 1910 . .	» 1 002	
Totale Soci annuali		N. 75 807
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1909 . . .	N. 3 292	
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Aprile 1910	» 386	
		N. 3 678
TOTALE SOCI . .		N. 79 485

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi

I.G.W. Industria Galvanica Werth & C.
SOCIETÀ IN ACCOMANDITA PER AZIONI



Corso Vercelli, 18 — **MILANO** — Telefono 27-00

Riparto Elettrochimica e Galvanotecnica:

Progetti e costruzione d'Impianti di: Nichelatura, Ottonatura, Ramatura, Doratura, Argentatura, Zincatura, Stagnatura, Piombatura, Platinatura. — Apparecchi per la galvanizzazione in massa di minuterie, chiodi, viti, occhielli, ganci, ecc. - Brevettato.

Tutto l'occorrente per **arrotare e pulire** i metalli. **Pulitrici elettriche** ed a trasmissione.

Galvanizzazione di **tubi, nastri, fili** metallici con apparecchi brev.

Riparto Elettrotecnica:

Dinamo per elettrolisi. Centinaia di certificati attestano la loro bontà. Motori elettrici d'ogni genere. — Trasformatori, Aggregati. — Istrumenti di misura. — Regolatori. — Trapanetti elettrici a mano.

MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI
IN DECALCOMANIA E DI METALLO
DECALCOMANIE per uso INDUSTRIALE e DECORATIVO
G. DIDONE · MILANO · VIA VIGEVANO, 32

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortable - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Auto garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON Lungo l'Arno - Splendida posizione - Confort moderno. C. Gobbò, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura lattea - Conduttura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Albe Centrale - Fonte solforosa Posta - Telegrafo - Prezzi mod Acqua potabile in tutti i piani - Luce elettrica.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine

MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig e

MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul prin del Corso V. Emanuele G. N. Bianc

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO — HOTEL POSTE SUISSE - Presso S az. Centr

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PA HOTEL.

Tipografia CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO - Via Guicciardini, 5

ANNO XVI 100.000 Copie N.° 6 GIUGNO 1910

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

GRATIS AI SOCI

TOVRING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

SOCIETÀ - FRANCO-ITALIANA

LEON BEAUX & C.

MILANO

DIFFIDARE DALLE IMITAZIONI

CARTUCCE PER CARABINE

FLOBERT

E

WINCHESTER

PER TIRI DI PRECISIONE FLOBERT marca GALLO (DEPOSITATA)

FLOBERT EXTRA

marca L. B. C. depositat

a doppia culatta e palla conica

PER TIRI DI PRECISIONE

CARICHE WINCHESTER

Cal. 22

(LUNGO)

(CORTO)

ESIGERE SEMPRE le scatole chiuse con fascia portante la firma di garanzia: "LEON BEAUX & C.,"

IN VENDITA PRESSO TUTTI GLI ARMAIUOLI

MASSIME ONORIFICENZE

A TUTTE LE ESPOSIZIONI NAZIONALI ED ESTERE

MILANO 1906 ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE GRAND PRIX

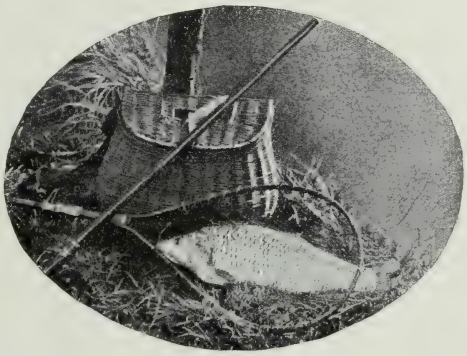
ANNO XVI - N. 6 - GIUGNO 1910. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

914.505
R1
v.16

Uno sport sedentario

Fra pochi giorni (il 16 giugno se non erro) si apre in Italia la stagione della pesca fluviale e lacuale. Vogliamo dire il periodo in cui la pesca nei fiumi e nei laghi del nostro Paese è dichiarata libera al cospetto delle leggi e dei regolamenti destinati in ponderosa giurisprudenza, a tutelare entro certi limiti, i diritti dei naturali abitatori dell'acqua. Poichè non mancano dei pescatori arrabbiati per i quali, tutto l'anno... è stagione. Diremo dunque che questa data del 16 giugno è attesa con ansia impaziente da un numero di persone maggiore di quel che comunemente non si creda.

Il perchè di questo falso apprezzamento del pubblico io procurerò di dimostrarlo in seguito, allorquando mi verrà fatto di trattare la psicologia dei fedeli all'arte di Nettuno. Ciò che mi preme per ora di mettere in rilievo è l'intenzione mia di limitare il campo di questi rapidi cenni alla categoria dei pescatori dilettanti. Giacchè per coloro che esercitano la professione di catturare e vendere la fauna che popola le acque dei nostri bei fiumi e dei nostri laghi turchini, l'apertura della pesca rappresenta sopratutto una promessa di più abbondante pane sul desco famigliare e di una vita resa meno angusta dalla liberalità delle acque pescose. Si tratta insomma per costoro di preoccupazioni d'indole affatto professionale ed economica.



Sono invece i dilettanti della pesca, quelli che la esercitano come uno *sport*, che la amano per tutte le soddisfazioni e le commozioni ch'essa offre — sono essi che vedono spuntare il 16 giugno come un'alba di liberazione, come la realizzazione d'un sogno a lungo accarezzato, come l'inizio d'un tempo colmo di tutte le felicità.

Parrà ch'io esageri, eppure non è. Si può dire della pesca quanto si dice dell'arte. I più aristocratici, i più appassionati, i più convinti pescatori sono quelli che tendono le loro caute e sapienti insidie ai pesci, indipendentemente da ogni eventualità di lucro e senza neppure darsi pensiero della gioia gastronomica d'un fritto squisito da sè stessi procurato. Gente che pesca per pescare con la coscienza medesima dei letterati, dei pittori e degli scultori che fanno dell'arte per l'arte. La cosa sembrerà singolare ed inconcepibile ai profani i quali non possono comprendere che gusto ci possa essere a scrutare intenti per ore ed ore uno specchio d'acqua coll'immobilità affascinata di un bonzo aspirante alla beatitudine del *nirvana* — aspettando una preda che tarda a venire. Si rese probabilmente interprete di questa opinione — opinione del resto affatto negativa — quello spirito paradossale il quale definiva la canna da pescare un istrumento che comincia con un imbecille e che finisce con una bestia.

L'aforisma fu attribuito ad Alfonso Karr. A torto senza dubbio perchè essendo egli un pescatore per la pelle si sarebbe da se stesso classificato nella falange dei poveri di spirito. Tratto di modestia eccessiva che non è lecito supporre,

Nel numero prossimo pubblicheremo la relazione illustrata della Carovana commemorativa turistica dei Mille

nemmeno... in un umorista. — Del resto si comprende assai bene come il volgo non possa farsi un' idea di ciò che avvenga nell' animo degli iniziati ai piaceri della pesca, quando si pensi che costoro, a differenza dei loquaci fedeli di Sant'Uberto, non usano menar vanto delle loro prodezze.

Se i pesci sono muti, i pescatori sono taciturni. Sarà forse assimilazione di costumi che li ha resi tali, il fatto è che le vittorie del pescatore non amano prodigarsi all'ammirazione del pubblico. E poi il racconto torna sempre difficile a chi non ha interesse di far conoscere la topografia dei luoghi sui quali si svolgono le sue battaglie.

Provatevi a domandare ad un pescatore che torna a casa con la sua cesta colma di bei pesci ancora guizzanti e frementi, il punto che gli fu largo di tanta fortuna; egli vi indicherà sempre una direzione opposta a quella donde viene.

E' il segreto di cui si mostra più geloso.

Al contrario dei cacciatori, gli amanti della pesca odiano la compagnia. Come potrebbero infatti, senza esserne frastornati cercare, scegliere e prepararsi il posto più acconcio, più comodo e più ricco di future vittime da cogliere all'amo? E quand'anche la vicinanza di qualche amico o conoscente non distraesse l' uomo in agguato sulla riva dell'acqua da quella concentrazione di tutte le facoltà che è indispensabile per lottare e vincere in astuzia il diffidente avversario, come essere certi che l'amico od il conoscente non verrà prima o poi ad usurpargli il posto che a lui è costato tanta fatica di successive esperienze, tanto accorgimento di studi e tanto sacrificio di pratiche educative? Bisogna sapere infatti (ed anche questo è ignoto alla generalità) che un pescatore provetto e coscienzioso non trascurerà mai di propiziarsi la sua..... selvaggina, recandosi a « pasturarla » tempo avanti ad intervalli regolari. Egli getterà nell' acqua più volte delle pallottole di grano cotto affinchè i pesci se ne nutrano e prendano consuetudine di stabilire ivi i loro fiduciosi convegni. E' il buon agricoltore che semina senza lesinare, certo di raccogliere settanta volte sette. Figuratevi dunque se può sorridergli l'idea che un altro possa essere il mietitore del campo da lui così diligentemente coltivato!

In tal modo non è a stupire se il pescatore, si rechi al cantuccio prediletto, solitario, guardingo e misterioso come chi corra ad un segreto appuntamento amoroso. Nè d'altro canto, per queste ragioni medesime è da meravigliare che egli sia mal conosciuto e peggio giudicato.

In barca - al largo.

***

Però, anche fra i pescatori dilettanti, sono da distinguersi due categorie, ognuna delle quali ha gusti e sentimenti diversi dall'altra.

La prima è quella che chiameremo dei pescatori d'occasione o di pretesto.

E' formata per lo più dai solitari per vocazione di spirito e per bisogno di pensiero.

I poeti, i romanzieri, i filosofi, gli oratori, tutti quanti insomma — o gran parte di essi — fanno professione o fede d'intelletto, non trovano di meglio per il voluttuoso esercizio della meditazione, che di starsene in silente raccoglimento sotto l'ombra di un grande albero ed innanzi al piano glauco e levigato d'una distesa d'acqua incorniciata di verde ad aspettare che il pesce abbocchi e che le idee si formino e vaghino in dolce errare, si raggruppino, si fondano e si sciolgano liberamente come nubi vaganti, accogliendo in sè tutti gli echi profondi della natura, modellandosi su tutte le linee delle cose circostanti, tingendosi di tutti i colori e di tutte le iridescenze che vi si riflettono dagli alberi, dai sassi, dalla terra e dalla superficie dell'acqua.

Semisdraiati sul soffice letto dell'erbe con la pipa o la sigaretta fra le labbra, da cui si svolgono spire azzurrastre di fumo sperdentisi nella calma cristallina dell'aria, con gli occhi socchiusi perduti dietro qualche visione di bellezza — questi pescatori inseguono le loro più abbaglianti chimere, sentono risonare nel cuore il ritmo dei loro canti più alti, vedono comporsi gli episodi dei loro racconti più mirifici, odono l'onda sonora delle loro più intense perorazioni, mirano levarsi piano su piano le costruzioni dei loro sistemi filosofici più ardui ed audaci — inni, romanzi, orazioni, principî che un giorno forse verranno fissati in parole sulla carta od espressi con la voce, che apporteranno la fama e la ricchezza ai loro creatori, ma che non rinnoveranno mai gli istanti densi di estatica gioia spirituale di cui furono doviziose quelle ore passate sulla riva dell'acqua con una canna in mano ad attendere il pesce. Il pesce sempre atteso e mai catturato, naturalmente. Poichè, mentre l'animo del pescatore è in delizioso e geniale vagabondaggio traverso le regioni fantastiche del sogno, il galleggiante — inutile avvisatore — ha un bel ballonzolare sull'acqua, tirato a strappi da qualche malcauto animale divincolantesi all'amo; ma l'uomo non vede e non sente.

Così i pesci avranno modo di liberarsi dalla lenza per poco traditrice e d'andarsene altrove a digerire l'esca rapita. Ed il sognatore, ritirando il vedovo amo se ne andrà col canestro

vuoto di pesci, ma col cervello tutto pieno e vibrante d'idee. Il che non gli farà rammaricare certamente l'esito della sua spedizione.

L'altra categoria è invece formata dai pescatori autentici, i quali esercitano questo *sport* con la solennità d'un ministero e che non disperdono prodigalmente le risorse del loro pensiero col fumo della loro pipa, ma che le concentrano tutte e le sospendono per così dire al capo della loro lenza.

Nel momento in cui pescano, essi sembrano stranieri al mondo ed alla vita. Più nulla ai loro occhi esiste se non quel pezzo di sughero colorato che serve di galleggiante ai loro ami e sul quale essi convergono tutta la potenza dei loro vigili sensi.

Il galleggiante ha per loro un muto, ma eloquente linguaggio ricco di gamme e di sfumature, linguaggio incompreso al volgo, ma che parla al pescatore col fascino espressivo più vario e drammatico. Egli conosce, ad esempio, quando gli ondeggiamenti del sughero sono prodotti soltanto dal moto dell'acqua o dalle carezze dello zefiro e quando invece sono causati dal tocco dei pesci. Il pescatore provetto non ha bisogno di penetrare la trasparenza glauca del liquido elemento per sorvegliare le manovre delle bestiole a cui tende l'agguato. I cerchi timidi e successivi che fa il galleggiante tuffandosi solo a metà gli segnalano con la prontezza e la sicurezza d'un dispaccio telegrafico, la presenza d'un pesce diffidente e circospetto che pretenderebbe staccare a pezzetti l'esca evitando il rischio d'essere uncinato dalla punta ch'essa nasconde; se i movimenti sono addirittura impercettibili ciò gli indica la vicinanza di un pesce di gusti difficili, un gastronomo d'ordine superiore che avanti di decidersi ad abboccare, comincia con dei lievissimi assaggi per convincersi che il cibo offertogli sia di completo suo gradimento.

Ma se al contrario il « turacciolo » s'abbassa e si capovolge ciò è chiaro indizio ch'egli ha da fare con un ghiottone dai voraci appetiti. Il pescatore *sente* allora che la preda lungamente attesa è giunta, scompigliando col suo slancio il conciliabolo di pesciolini sospesi prudentemente in grappolo sotto il verme o la pallottola dell'esca come un crocchio di bimbi curiosi e timorosi spianti alla fessura od alla serratura d'una porta. Dopo pochi istanti il galleggiante verrà sommerso ed attirato verso il fondo. E' l'istante di commozione più violenta per l'uomo che pesca. La vittima ha ingoiato l'amo ed ora si dibatte per liberarsi dal ferro che l'ha trafitta e che la tien prigioniera. Eppure il pescatore domina l'esultanza feroce che gli tumultua nel cuore, la sua mano non trema, non ha impazienze.

Protende la canna sul pelo dell'acqua, allunga la corda della lenza col dipanare misurato ed attento del mulinello. Guai se si lasciasse vincere dall'ansiosa tentazione di trarla d'un colpo della flessibile pertica dai flutti. Comprende che gli conviene lottare d'astuzia e d'abilità fino all'ultimo, seguendo col filo della lenza il pesce nella sua impetuosa ritirata, per impedire che per una stratta intempestiva il filo venga meno alla resistenza opposta dall'animale ancora in forze.

Ma a poco a poco la resistenza del pesce si fiacca, le forze sono stremate; il sughero, tornando a galla avverte l'imminenza dell'epilogo. La canna, maneggiata da un pugno sicuro si rialza subitamente e d'uno scatto la sua estremità elastica fa balzare interamente il filo dalle onde, il lungo filo in fondo a cui scodinzola e danza freneticamente il pesce circonfuso da una raggiera di rapidi e cangianti bagliori metallici.

E mentre il pescatore lo accoglie entro il guadello per impedirgli di sfuggire saltando di nuovo

La pesca nei fiumi rapidi e chiari di montagna è molto fruttuosa.

nell'acqua, si sentirà glorioso e trionfante, al vertice di tutte le felicità, più lieto e più fiero di tenere quella piccola rete inargentata dai trasalimenti convulsi del suo vivo bottino, di ciò ch'ei non sarebbe stringendo lo scettro d'un regno.

Ma anche al solo guardare traverso il cristallo delle acque il pescatore trova materia di diletto, di compiacenza e di nuove cognizioni. Il fondo dei flutti è un mondo magico e grandioso ove pullula e si agita una vita complessa, strana e possente.

La fauna e la flora hanno colori, linee, atteggiamenti, costumi ed abitudini ignorati dagli incuranti e dai superficiali, ma che il pescatore studia ed osserva con passionata e diligente indagine. Fra i cespugli scuri delle alghe levanti i loro tentacoli filamentosi su da un bruno letto di limo o da una fulva distesa d'arena, i pesci si nascondono e volteggiano agili, snelli, fulminei nelle loro mosse eleganti, rincorrendosi come per giuoco. I loro dorsi ed i loro fianchi squamosi, palpitanti nell'impeto delle pinne, mandano vivi e delicati riflessi. Dal fondo una bolla d'aria spunta e si leva spezzandosi in una colonna di infinite bollicine minuscole e trasparenti ed i pesci ne sono avvolti come lamine d'oro e d'argento entro una cascata di diamanti.

In agguato - i miracoli della pazienza.

Del resto il pescatore non si indugia troppo in contemplazioni di indole puramente estetica. Studia attentamente i luoghi ed i pesci, il tempo e l'acqua con scopi più positivi. Così, dal punto di vista della pesca, le profondità non hanno segreti per lui. Egli conosce a perfezione i mesi e le ore in cui le onde sono più popolate, sa quando e dove i pesci sono più fiduciosi ed affamati, prevede e previene le loro disposizioni, i loro gusti e le loro preferenze.

Un ottimo posto per la pesca in mare.

Vi potrebbe dire, ad esempio, senza tema di errare che in giugno si può pescare di giorno i pesci più piccoli mediante una canna leggiera innescata di lombrici. Poichè giugno è il mese della pesca minuta, dalla modesta arborella madreperlacea ai chiozzi variegati ed al cavedano piccolo, mentre le notti senza luna di questo mese, sono propizie alla ricerca dell'anguilla, mansueto serpe strisciante nei fondi melmosi, del persico aureo e saporito, dello screziato salmone.

Vi dirà che in luglio si pesca profittevolmente col grano cotto, con gli insetti e con le ciliege.

Che di settembre conviene lusingare l'astuta carpa, pesce vegetariano, mediante esche di fava, che il luccio, squalo feroce d'acqua dolce, ha bisogno d'essere attirato con ami recanti il richiamo di pesciolini vivi. Che d'autunno è necessario, se si vuol pescare con qualche frutto, lanciare la « spaderna » perchè i pesci cominciano a sentire i primi freddi e non lasciano il fondo.

Egli ha imparato a conoscere gli effetti che i venti hanno sugli umori e la presenza delle squamose tribù acquatiche. Basterà un rapido sguardo gettato su un braccio di fiume od un lembo di stagno o di lago per rendersi conto anticipatamente se sia o no opportuno immergervi la lenza.

Da tuttociò si desume come l'esercizio della pesca coll'amo, lungi dall'essere quell'occupazione tediosa che molti credono, debba risultare fecondo di gioie per coloro che vi si iniziarono con un corredo indispensabile di cognizioni e d'esperienza, al pari di tutte le occupazioni che richiedono un impiego intenso e complesso di facoltà intellettive.

— Che v'è di più stupido dello starsi per ore ed ore in ozioso e muto colloquio con dei pesci? Si sono domandato talvolta certuni, allo spettacolo di gente intenta a tendere la lenza.

Al che gli offesi pescatori avrebbero potuto di rimando esclamare:

— Sì, v'è una cosa più stupida ancora: lo stare a vedere senza comprendere.

* * *

Io non parlerò delle origini della pesca, chè nulla avrei da rivelare di certo o di poco noto.

Chi ci potrebbe infatti assicurare delle origini dell'uomo o formulare in proposito una ipotesi che non sia già stata affacciata?

Ciò che si può asserire con un certo fondamento di documentazione si è che la scienza

ATTENZIONE: IL PESCE HA ABBOCCATO!

del pescare fu con la caccia una delle prime attività manifestate dalla razza umana nell'alba crepuscolare della preistoria.

Lo attestano le scoperte di strumenti sull'uso dei quali non è possibile il dubbio (ami, reti, fiocine, rozzi disegni e scolture) fatte nelle stazioni preistoriche della Dordogna, nella grotta di Montaudier, nelle palafitte di Moosseedorf, di Waugen e di Peschiera e nelle torbiere di Varese. Si può dire anzi, che i primi bagliori dell'intelligenza umana si siano accesi nello sforzo di catturare con mezzi acconci gli abitatori del regno di Nettuno. Poichè indubbiamente l'abilità in questo esercizio denota un considerevole grado di sviluppo nella psicologia di nostra razza. Se la caccia primitiva doveva esser fatta prevalente-

L'EPILOGO: IL PESCE, DOPO LA LUNGA LOTTA, È TIRATO A RIVA ED ACCOLTO NEL GUADELLO.

UNA CATTURA RISPETTABILE: IL PESCE, TROPPO PESANTE PER ESSERE TRATTO FUORI CON LA LENZA, VIENE UNCINATO COL RAMPONE.

mente di violenza e di coraggio, la pesca, per quanto remotissima, non poteva compiersi senza ricorrere alle sottigliezze dell'astuzia. Ed infatti, mentre il cacciatore andava lui stesso alla ricerca della preda, il pescatore doveva aspettare che questa venisse spontaneamente a mettersi in suo potere.

Esiste fra l'uno e l'altro un passaggio netto di progresso mentale, e nell'ultimo un'affermazione non equivoca della superiorità dell'*homo sapiens* sugli altri animali.

Nelle epoche storiche, per quanto lontane, la tecnica pescatoria ha già raggiunto una perfezione di metodi che ha poco da invidiare ai tempi più moderni.

Gli antichi Egizi che avevano fatto dei pesci un alimento addirittura prevalente, conoscevano a fondo l'uso della canna, della spaderna, della forca e della rete. I greci ed i romani hanno lasciato un'intera letteratura di trattati in prosa ed in versi sulla pesca.

I primi Cristiani dovevano apprezzare moltissimo questo esercizio se elessero ad emblema della loro fede il pesce e se tennero per successore del loro dolce Maestro proprio un pescatore: l'apostolo S. Pietro.

Nel Medioevo ed in seguito la pesca non cessò mai d'essere in fiore e mentre i procedimenti e gli attrezzi dell'arte si andavano largamente sviluppando, i legislatori ponevano mano a dare opportune disposizioni affinchè le acque non venissero spopolate da stragi improvvide ed intempestive.

Ora sono moltissime, sopratutto in Italia, le popolazioni che vivono quasi esclusivamente dei prodotti del mare e si contano a legioni i cultori di quello *sport* sedentario e contemplativo che è la pesca alla canna. A torto si vuole imputarli di grottesco o di mania.

Se altro non vi fosse a smentire questa calunnia, basterebbe rammentare ed annoverare gli uomini illustri che non sdegnarono questo modesto e raccolto sollazzo. Essi formano una vera coorte, da Antonio, l'ambizioso rivale di Augusto nella signoria del mondo latino, che pescava nel Nilo sotto gli sguardi della incantatrice Cleopatra, a Gioacchino Rossini che trasse dal saltellìo dei pesciolini da lui stesso tratti dall'acqua, l'ispirazione a quelle collane di perle sonore che sono le armonie del *Guglielmo Tell.*

Anche Giuseppe Verdi si ritemprava nella georgica serenità del suo Busseto, dalle fatiche dell'inesauribile creare, col riposante *sport* della pesca.

Puccini pure è un pescatore formidabile come lo è l'autore dei libretti su cui egli compose le sue opere più fortunate: Luigi Illica.

E pescatori furono del pari Alfonso Karr, Emilio Augier, Guido Maupassant, Vittoriano Sardou, Waldeck Rousseau e tanti altri personaggi insigni.

I « cavalieri della lenza » possono quindi vantarsi d'essere in buona compagnia.

Se dopo queste mie assicurazioni qualche lettore della *Rivista Mensile* volesse iniziarsi ai piaceri della pesca, curi di apprendere prima dalla viva voce degli esperti o dai consigli di qualche manuale, le norme che debbonsi osservare affinchè essa non riesca vana, giacchè, senza un piccolo patrimonio di nozioni pratiche, attenderebbe indarno che al proprio amo venga ad appendersi il premio sognato.

Ed egli verrebbe così a giustificare l'aforisma paradossale citato più innanzi, ma senza — ahimè! — il conforto della seconda proposizione.

Si avrebbe, cioè, una canna con un imbecille da un capo e... nessuna bestia dall'altro.

SILIO CARPANI.

ECCOLO INSEDIATO SUL DORSO DELL'ELEFANTE....

EDOARDO VII E LO SPORT.

In mezzo al rigido puritanismo della Corte di sua madre, il principe di Galles fu giudicato un giovane di costumi facili ed eccessivamente dedito ai piaceri.

Invece quella che in lui parve spensieratezza era forse un sentimento di reazione contro la malinconia che imperava attorno a Vittoria, mesta di sua natura, mestissima poi dal giorno che le venne a mancare immaturamente il fedele compagno, Alberto di Sassonia-Coburgo, ne' cui figli passava ormai la corona degli Stuardi e dei Brunswich.

Amabile e giocondo principe fu invero Edoardo VII fin dall'età sua prima, quando nei parchi delle reali dimore si educava, all'aria libera, a tutti gli esercizi fisici così pregiati dal forte popolo della libera Inghilterra. I viaggi, le corse, la caccia, la danza, i giuochi tradizionali l'ebbero campione infaticabile ed ammirato, dentro e fuori i vasti confini del materno dominio.

RE EDOARDO (ALLORA PRINCIPE DI GALLES) BALLA IN COSTUME LA DANZA POPOLARE SCOZZESE DETTA «DELLA TORCIA».

La Caccia.

Sedicenne appena, nel succinto costume scozzese, eccolo in attitudine di cacciatore, col fucile e la preda caduta sotto gli abili colpi. Così veniva raffigurato in un ritratto che faceva furore in Inghilterra nel 1858 per l'aria graziosa e composta del futuro Sovrano.

Ebbe campo in seguito, specialmente nel famoso viaggio che

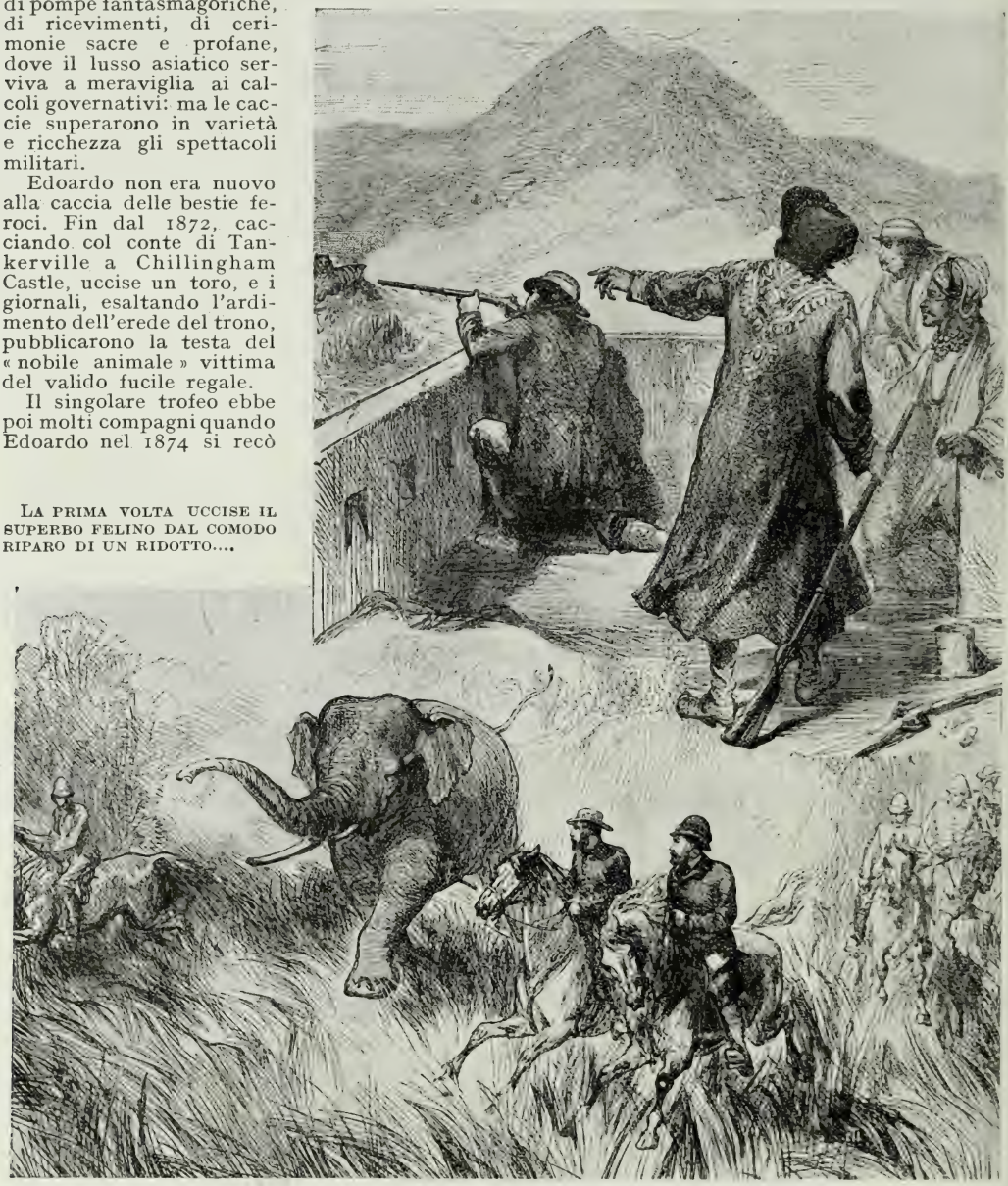
egli fece in India nel 1876, di procurarsi le maggiori soddisfazioni venatorie. Quel viaggio, combinato per alte ragioni politiche, nell'intento cioè di guadagnare alla Corona brittanica le simpatie dei potenti monarchi indigeni, fu tutto un seguito di pompe fantasmagoriche, di ricevimenti, di cerimonie sacre e profane, dove il lusso asiatico serviva a meraviglia ai calcoli governativi: ma le caccie superarono in varietà e ricchezza gli spettacoli militari.

Edoardo non era nuovo alla caccia delle bestie feroci. Fin dal 1872, cacciando col conte di Tankerville a Chillingham Castle, uccise un toro, e i giornali, esaltando l'ardimento dell'erede del trono, pubblicarono la testa del « nobile animale » vittima del valido fucile regale.

Il singolare trofeo ebbe poi molti compagni quando Edoardo nel 1874 si recò a Pietroburgo per assistere alle nozze del fratello Duca di Edimburgo coll'unica figlia dello Czar Alessandro II. Sulla via della Russia si fermò a Berlino a visitare la sorella amatissima, sposa del principe imperiale di Germania e nei parchi e nelle foreste del cognato uccise cinghiali e cervi, col fucile e col coltello.

A Pietroburgo l'attendeva la caccia all'orso. Il principe di Galles sfidò la neve e il freddo intenso, ma non invano: un orso gigantesco fu da lui atterrato a sole 8 iarde di distanza. Imbalsamato da un abile artista londinese, la belva fu adattata a sopportare con una zampa un braccio a due lumi e con l'altra un grande *nécessaire* per fumatori, in uno dei saloni della residenza del principe, a Marlborough House.

Ma il campo delle sue gesta fu l'India: eccolo in barca alla caccia delle lontre nei pressi di Beypore; eccolo, insediato sul dorso dell'ele-



LA PRIMA VOLTA UCCISE IL SUPERBO FELINO DAL COMODO RIPARO DI UN RIDOTTO....

....O RINCORRERE A CAVALLO L'ELEFANTE SELVAGGIO....

1

1. — Il Re d'Inghilterra in atto di sparare ad un orso dal dorso d'un elefante.

2. — Re Edoardo alla caccia delle folaghe in palude.

fante, mirare all'orso, alla tigre, o rincorrere a cavallo l'elefante selvaggio per assistere alla sua cattura. La caccia della tigre gli procurò emozioni incancellabili: la prima volta uccise il superbo felino dal comodo riparo di un ridotto a Jeypore, dove volle sorvegliare le operazioni per mettere in serbo la magnifica pelle; ma, cacciando alla libera, una tigre si avventò all'elefante principesco, tentando una carneficina che un colpo di fucile a bruciapelo potè però scongiurare.

Alcuni anni, dopo il ritorno dalle Indie, Edoardo si dà alla caccia dei cervi nelle montagne d'Invercauld e nella foresta di Mar, o ai *meets* attraverso le verdi pianure silenziose, seguito dal direttore delle caccie reali Frank Goodall istruttore provetto dei più formidabili cani atti ed allevati espressamente ad inseguire i daini.

Le Corse.

Principe e inglese, come avrebbe potuto re Edoardo sottrarsi al piacere e all'emozione delle corse, che sono tanta e sì nobile parte del *turf* nazionale? Per giunta era anch'egli allevatore, e non di rado i suoi cavalli riuscivano a battere quelli delle più celebri scuderie del Regno Unito. Vedetelo arrivare colla gentile consorte alle Corse di Ascot: vedetelo dal palco imperiale assistere alle corse a Madras, una delle tre metropoli inglesi nel dominio indiano; vedetelo infine al concorso degli equipaggi a Londra, in un convegno della più alta nobiltà. Il bisogno di vivere all'aria aperta era seconda natura in lui: egli sprezzava i rigori della stagione per uscire dagli ambienti ermeticamente riparati dalle residenze reali. L'inverno, sul Lungo Tamigi, Edoardo faceva lunghe passeggiate sul ghiaccio in slitta, trascinata da due focosi cavalli che egli guidava con mano maestra.

Il Ballo.

Anche questa fu per il giovane principe una passione che abbandonò più tardi che gli fu possibile. Preferiva, naturalmente, il ballo senza

RE EDOARDO ALLE CORSE IPPICHE DI MADRAS.

etichetta alle quadriglie compassate delle danze ufficiali. Eppure noi possiamo vederlo in atto di aprire, colla principessa di Galles e colla duchessa e il duca di Cambridge, il gran ballo dato al palazzo reale di Buckingham in onore dello Scià di Persia che in giugno del 1873 visitò la Corte inglese. E ad altri balli lo vediamo partecipare, a Bombay e a Madras nel 1876; ma quantunque avesse 35 anni, Edoardo meravigliava il sesso gentile per la straordinaria resistenza. Era davvero di una fibra invidiabile: egli poteva nel 1880, a 40 anni, partecipare con trasporto alla caratteristica danza delle fiaccole, accompagnata dal suono di speciali strumenti popolarissimi in Scozia. La scena, rappresentata dalla nostra incisione, avvenne a Mar Lodge, la sontuosa residenza del Conte di Fife, al cui figliuolo, nominato Duca, Edoardo concedeva qualche anno dopo la mano della sua primogenita, Luisa.

EDOARDO VII ALLE CORSE DI ASCOT.

***

Edoardo visitò parecchie volte l'Italia: la prima nel 1859 alla vigilia della guerra d'indipendenza. Fu allora che Vittorio Emanuele lo decorò del collare dell'Annunziata incaricando Massimo d'Azeglio di recarglielo a Roma, dove il diciottenne principe stette alcune settimane e lasciò grato ricordo.

Alla sua amabilità e al suo giocondo carattere nulla detraeva la severa uniforme di colonnello che i romani gli videro indossare nelle cerimonie ufficiali fra gli splendori e le solennità della corte papale.

Di quei lieti giorni si ricordò certo Edoardo quando, nobilissimo messaggero di amicizia e di pace fra le nazioni europee, ci tornò a Roma a salutare nel Quirinale, non più pontificio ma italiano, il terzo Re d'Italia.

G. BEDESCHI.

LE CERAMICHE D'ABRUZZO

Un tempo l'Abruzzo era fra le regioni italiane una fra le meno conosciute, ma la più discussa.

Sembrava, or sono trent'anni, che un velo di mistero avvolgesse quella terra e attraverso il velo si volevano intravedere, a forza, curiosità, riti, costumi, ed usi strani.

E così l'Abruzzo rimase una regione quasi nascosta in una leggenda, che più piaceva perchè più si voleva non approfondire.

Ma l'ombra di mistero, che avvolgeva la bellissima regione, a poco a poco si dileguò, e con la conoscenza sempre maggiore di essa andò occupando gli animi un senso fervido d'ammirazione e di simpatia.

Se in questi ultimi tempi si fosse compilata una statistica dei turisti, che sono andati a visitare l'Abruzzo, noi avremmo un documento prezioso per stabilire l'enorme progresso compiuto, in pochi anni, nel numero dei visitatori, che oggi attraversano le tre provincie dal Tronto al Trigno al Fucino. L'Abruzzo è diventato di moda e molti, come attratti dall'incantesimo di visioni inconsuete, hanno trovato una nuova e meravigliosa meta dei loro pellegrinaggi.

A questa conoscenza dell'Abruzzo ha contribuito, con molta efficacia, la propaganda infaticabile del Touring, che dalle prime Guide alla recente Monografia illustrata, alle ultime gare di *ski* svolte a Roccaraso con un successo, che non era sperabile ottenere prima, non trascurò alcun mezzo per richiamare l'attenzione della sua innumere famiglia sulle risorse estetiche e climatiche dell'Abruzzo.

Quando nuove linee elettriche ed automobilistiche, insieme alla grande arteria della progettata ferrovia Sangritana, si stenderanno su quelle terre, il turismo avrà ricevuto un incremento straordinario.

ANONIMO DELL'EPOCA PRIMITIVA.
SCENA DI CACCIA.

Sopratutto l'arte antica abruzzese sarà più nota e divulgata e si conoscerà l'Abruzzo in tutta la sua storia di bellezza: dalle scuole di orificeria di mastro Nicola da Guardiagrele, ai merletti famosi di Pescocostanzo e di Aquila: dalle ceramiche antiche del Teramano a quelle moderne di Rapino. E quest'arte, modesta nei mezzi, ma splendida e nobilissima nei risultati, avrà un posto eminente nella considerazione del pubblico. I piatti, i vasi, le tazzine, le mattonelle del 700 sono invero opere degne di figurare a lato dei quadri e dei marmi reputati.

Non è quindi di poco interesse per noi il considerare questo « genere » che rappresenta uno dei lati più caratteristicamente regionali della nostra grandiosa produzione artistica e che ci rivela, oltre a singolari usi sportivi del paese, il profondo sentimento della natura che ispirava ed ispira quegli artefici semplici ed istintivi.

Vi è tanta leggiadria nelle loro composizioni, tale armonia d'assieme, un garbo così signorile,

una efficacia d'impressione e nel tempo stesso una delicata e quasi miniata finitezza d'esecuzione, che si direbbe l'Abruzzo vi abbia trasfuso tutte le molteplici voci e visioni native.

Poche volte un'industria prosperò con sì larga dignità d'arte e di gusto come quella delle ceramiche.

La *figulina* che era in onore fin dai tempi remotissimi presso i popoli egizi e persiani, fu coltivata poi dagli etruschi e dai romani, e affermano gli storici che questa industria, anzi l'arte di essa, risale agli antichi Frentani presso i quali fu in grande fiore come si può desumere dagli oggetti di creta egregiamente lavorate, vasi, lucerne, ed altri domestici utensili, venuti alla luce mediante gli scavi operati fra l'Aterno ed il Feltrino.

Nel medioevo la ceramica non ebbe artefici noti e nel Rinascimento si annoverano le prime prove, un po' barocche di artefici i cui nomi non ci sono tramandati.

Finalmente in *Castelli* nel 1500 si cominciò a lavorare con intensità, e quella fabbrica ebbe più tardi una supremazia assoluta sulle altre ed una celebrità che non ha l'eguale.

Castelli è un piccolo paese nella provincia di Teramo alle falde delle montagne che formano il gruppo del Gran Sasso. E' probabile che la povertà del terreno coltivabile, reso ancor più scarso dalla grande estensione delle selve occupanti le falde delle montagne, abbia costretti i « castellani » fino dai tempi remoti a trarre la vita dall'esercizio dell'industria ceramica, essendo copiosa per lo più l'argilla plastica là ove sono abbondanti le acque e dense le boscaglie.

Certo è che nel tempo stesso in cui si producevano le stoviglie bellissime della Toscana, della Romagna e del Ducato d'Urbino, vi furono stabilite fabbriche di maioliche ed una scuola di pittura la quale raggiunse il massimo perfezionamento sul principio del secolo XVIII per opera di Carlantonio Grue e dei suoi discendenti.

Le produzioni di questa fabbrica si riconoscono alla delicatezza dei colori e sopratutto al disegno ed alle composizioni tratte da incisioni di quadri dei secoli XVII e XVIII.

I piatti sono circondati da un largo orlo nel quale si intreccia una armonica decorazione di putti ed angioli, fiori e frutta, chiudendo bellamente il dipinto a guisa di cornice. I paesaggi, poi, lumeggiati in oro, rivelano oltrechè la efficacia d'una tecnica potente e il rilievo d'una mano sicura, sopratutto un sentimento georgico profondo e suggestivo.

EPOCA SEMIPRIMITIVA. — CACCIA AL LEONE.

Pregio maggiore di queste opere racchiudenti in un breve piatto od in un palmo di tavoletta tutta la gamma del grande quadro, è il loro carattere di personale originalità. Anche un profano le riconoscerebbe in mezzo a mille del genere e non soltanto per le loro tipiche e distintive tinte pallide e giallognole.

Dalle prime maioliche del XVI secolo, che hanno un sapore di ingenuità grottesca, l'evoluzione si compie gradatamente. La tecnica della cottura e della pittura procedono parallelamente in modo che in tempi più prossimi a noi ci è dato d'ammirare gli effetti sorprendenti di un'arte a sè che rende in luminosità di sfondi, in agile mollezza di linee ed in trasparenza di pennellate, ciò che la pittura vera e propria tenterebbe invano.

I ceramisti abruzzesi erano dei lavoratori solitari; non stavano uniti in corporazioni, e si tramandavano gelosamente l'arte come una eredità famigliare.

CANDELORO CAPPELLETTI. — GRANDE PIATTO CON SCENA DI CACCIA AL CINGHIALE.

Prima cura dei maestri della ceramica era diretta alla scelta dell'argilla, che doveva chimicamente e plasticamente rispondere a tutti gli attributi della materia prima necessaria al loro lavoro. Occorreva che fosse grassa, morbida ed untuosa.

La pasta ceramica non si formava, nè si forma, però con argilla soltanto, perchè essiccandosi andrebbe soggetta a deformazione e cuocendosi si sgretolerebbe.

Vi si aggiungevano quindi magnesite e marne, materie queste che le conferivano le indispensabili qualità plastiche.

L'argilla portata via dalle cave era tenuta in un tino con acqua per la *lavatura*. La si agitava con un mestolo in modo che facendola passare poi per altri recipienti, depositava le materie eterogenee.

Il quarzo e la silice, che entrano nella composizione della pasta ceramica, sono assai dure;

per ridurle in polvere si trituravano con apposite macine.

Per ottenere poi l'omogeneità dell'amalgama, si mescolava il tutto con acqua e si impastava con somma diligenza.

Composta così la pasta se ne poneva un ammasso sul *tornio* per la prima lavorazione.

Il tornio era assai semplice: un asse di ferro verticale infisso in un disco massiccio, che giaceva a fior di terra e faceva l'ufficio di volante ed era messo in movimento col piede destro dell'artefice che sedeva su una scranna.

Epoca semiprimitiva. — Grandissimo piatto con soggetto guerresco.

Al vertice dell'asse era un altro disco sul quale si poneva una pallottola di pasta; messo in azione il volante, si aveva un movimento rotatorio del tornio e l'artista, con le dita bagnate in una poltiglia liquida della stessa materia che si lavorava, plasmava la creta e le dava forma di vaso o di piatto.

Ottenuti così i pezzi, si deponevano su tavoli e quando erano ben secchi si passavano al fuoco per una mezza cottura. Per renderli impermeabili e levigati, erano coperti da uno strato di vernice bianca sulla quale poscia si dipingeva.

Pochi erano i colori usati, poichè non tutti resistevano alla forte temperatura e si alteravano.

L'azzurro di cobalto, il verde di cromo, i gialli, il nero, il turchino, il violetto, erano i più adoperati ed acquistavano, con lo smalto, sottili sfumature e bellissime tenuità di sfondo.

Compiuta la dipintura, i lavori erano passati al forno che era di forma per lo più circolare a fine di realizzare la massima possibile uniformità della temperatura. Tale operazione doveva compiersi con la più meticolosa cura.

Gli oggetti erano posti in astucci di terra refrattaria, uguali a caselle e rimanevano a grande fuoco per 24 ore.

Con tali metodi un poco primitivi, da quelle fucine uscivano piccoli capilavori ricercati e disputati in Italia e fuori.

Gli abruzzesi si resero insigni non con i lavori di plastica, ma con dipinti sulla superficie piana.

Oltre quelli di Orazio Pompei, vissuto sul principio del 1500 e di Antonio Lolli, se ne conservano altri del 1588-1610-1618 di soggetto sacro, interessanti per la nitidezza dei colori, per i soggetti e per l'aggruppamento delle figure.

L'arte ceramica con i Grue e i Gentile raggiungeva una incomparabile perfezione, acquistando celebrità grandissima non in Italia solo, ma in Francia, in Inghilterra ed in Germania, arricchendo i Musei d'Europa. Quegli artefici trattavano con grande vivezza e fedeltà i costumi e le scene famigliari, lasciandoci memoria delle foggie di vestire dei loro tempi. E dipinsero del pari con magistrale evidenza gli alberi, le montagne, i ruscelli, le aurore ed i tramonti del loro Abruzzo.

Miti e placide scene pastorali si alternavano a vive riproduzioni delle « bamboccíate » a soggetti storici guerreschi, a caccie ed allegorie, favole ed immagini di santi, a composizioni mitologiche e bibliche.

Il capostipite della famiglia, che diede il più grande esempio di dinastie artistiche, fu Francesco Grue, che nacque nel 1594. Egli conferì nuova vita alla ceramica, e i suoi dipinti, sebbene non siano ricchi dei grandi pregi d'invenzione, di disegno e di colorito che rendono belle le opere dei suoi successori, pure sono da considerarsi pregevoli, perchè mostrano l'arte già avviata verso una certa maturità d'espressione.

Il figlio Carlo Antonio, fu tra gli artefici più eccellenti della sua famiglia.

Segue quel Francesco Antonio Grue che è rimasto il maggiore artista del genere, trattando da maestro la più grande varietà di soggetti. Aiutato da una coltura vastissima e da un ingegno forte, perfezionò il modo di adoperare, con felice risultato, il *porpora*, il *carminio lilla*, il *verde rame*, affinchè potessero resistere al gran fuoco e trovò mezzi come purgare ed affinare l'argilla. Chiamato a Napoli da Carlo III, vi fondò una scuola.

Giacomo Gentile il giovane.
Zuccheriera, Tazza e Piattello con soggetti mitologici e figure settecentesche.

Carlo Antonio Grue. — Paesaggio - il Tempo - Scena campestre.

La famiglia Grue, con Anastasio, Aurelio, Liborio, Giovanni, ed altri, dette all'arte ceramica, una sorgente magnifica di mille e mille opere tutte di valore.

Gli esempi offerti dai Grue furono seguiti da Carmine, Giacomo e Berardino Gentile e da Candeloro Cappelletti, che insieme a Gesualdo Fuina calcarono le orme dei primi maestri e l'arte ceramica acquistò disinvoltura audace e brillante nel tocco, ed espressione vivente nei volti delle figure.

Le generazioni dei Grue, dei Gentile e dei Cappelletti furono tutte prolifiche di artefici insigni.

Ed infatti da quel Candeloro Cappelletti discende Fedele Cappelletti, che a tanta distanza di tempo ha saputo rinnovare l'arte dei suoi antenati.

Carmine Gentile. — Caffettiera con paesaggio - Piatti con rovina monumentale e favola di Diana ed Atteone.

FRANCESCO ANTONIO GRUE. — MATTONELLA CON SOGGETTO PASTORALE.

Fedele Cappelletti ha il merito di aver ricostruito in trent'anni di studi severi, di prove innumerevoli, senza scoraggiamenti, il processo tecnico degli artefici *figulini* di Castelli.

Dopo i Grue e i Gentile, la ceramica aveva cessato d'essere una vera e propria arte limitandosi alle incolte ed alle inintelligenti produzioni commerciali.

I lavori del Cappelletti hanno il contenuto e la parvenza estetica degli antichi, così da confondersi con essi, tanto che non è difficile trovare, in alcuni musei, dei soggetti da lui creati ed ivi ora gelosamente custoditi come autentici cimeli settecenteschi.

Vive come in eremo a Rapino, un paese aggrappato alle falde della Maiella e lavora sempre, non come un uomo di 60 anni, ma come un giovane ancora esuberante d'idee e di forze.

Egli dipinge sulla vernice cruda ed ha campo di avere chiaroscuri leggiadri sullo smalto.

Dopo aver compiuto lunghe ricerche sui frammenti primitivi si prepara per la prossima Esposizione di Roma, volendo dare un completo saggio rievocatore delle maioliche dall'epoca gallica ai secoli XI, XII, XIII, XIV, XV, trattando quindi il genere dei secoli XVI, XVII, XVIII, XIX.

Nel suo studio fra i pezzi che dovranno servire alla sua grande mostra già sono pronti alcuni bellissimi vasi faentini imitati alla perfezione.

Ma prima di ottenere questi risultati quante ricerche, quante prove, quante ansie!

Così per virtù di Fedele Cappelletti la storia della ceramica continua la buona tradizione in quell'Abruzzo, che nasconde accanto alle azzurre marine ed alle montagne materne tanti artisti silenziosi, nobili e fecondi.

GIUSEPPE IMBASTARO.

CARMINE GENTILE. — MATTONELLA CON SOGGETTO GEORGICO.

È uscito

L'ANNUARIO DELL'AUTOMOBILISMO, DEL CICLISMO E DEI TRASPORTI MODERNI DEL TOURING CLUB ITALIANO.

EDIZIONE 1910 (VII° ANNO)

Ordinazioni e Vaglia al T. C. I. - MILANO, Via Monte Napoleone, N. 14.

Mode femminili di stagione.

1. Costume per yachting - 2. Costume per caccia - 3. Costume per lawn-tennis - 4, 6 e 7. Acconciature diverse per signore automobiliste - 5. Vestito per alpinista.

Mi soffermai due o tre mattine fa, uscendo da San Pietro, all'alto della scalèa che scende a larghi gradini, in dolcissimo declivio, verso il bel monolite campeggiante fra i pennacchi candidi delle due fontane, al centro della piazza.

Tutt'intorno era un via-vai di forestieri, Baedecker sotto un braccio, *pliant* infilato nell'altro (oh perchè mai in San Pietro non vi sono seggiole?); mille tipi, venti popoli, tutto il caravanserraglio di Cook e la folla più varia, più elegante, di quelli che possono o vogliono viaggiare *liberi* l'ondata che si abbatte su Roma con un fragore di cento idiomi durante i due ultimi mesi di primavera, in cerca di sole e di meraviglie.

Constatai un fatto che già altre volte avevo osservato, provandone una volta ancora un intimo compiacimento. M'accorsi cioè dell'enorme preponderanza dell'elemento femminile in quella grande folla cosmopolita.

...TUTTO IL CARAVANSERRAGLIO DI COOK...

Per molti la risposta ad uno spontaneo e muto — perchè? — della propria mente, sarebbe assai semplice. « Le donne viaggiano, e gli uomini rimangono al lavoro ».

Facile, troppo facile risposta e che non risponde che in minima parte alla verità delle cose. E la verità vera, nel mondo straniero, è questa: che la maggior parte delle donne che vengono fra noi sono lavoratrici.

Basta conoscerle e saperle riconoscere nella grande massa.

Ecco una frotta di fanciulle americane, rumorose, gaie. Sono studentesse in vacanza o in viaggio di istruzione. Sono forse fra quelle moltissime che fruiscono d'una borsa di viaggio, istituzione assai diffusa nelle Università e nei *Colleges* d'oltre Oceano. Ecco un crocchio di inglesi, la cassetta dei colori in mano. Sono artiste, alcune disegnatrici che trovano nella vasta e fiorente produzione periodica e libraria della stampa inglese, una sorgente

perenne di lavoro e di guadagno. Ecco le tedesche, maestre, professoresse, impiegate, che godono i loro sacramentali quarantacinque giorni di vacanza annuale. Ecco delle slave, giornaliste, scrittrici; ecco qualche evanescente figurina di *femme de lettres* francese, scesa in Italia in cerca di impressioni per un volume di poesia... che sarà naturalmente *couronné* dall'Accademia...

— Vengo in Italia per riposare. — Quante voci di donna m'hanno ripetuto questa frase! E se socchiudo gli occhi una folla di figurine rivedo: amiche indimenticabili oppure semplici conoscenze di viaggio o d'albergo incontrate in ogni cantuccio d'Italia, rivedute fuor dei confini, e sempre ammirate con un intimo senso quasi di mortificazione, dinnanzi a loro così libere, così serene, così forti e sicure.

In Italia, se l'uomo viaggia poco, la donna viaggia soltanto con lui e conseguentemente quanto lui. Sola, difficilmente. Perchè? Le cause sono parecchie. Innanzi tutto l'educazione che noi diamo alle nostre ragazze non è certo fatta per fomentare uno spirito di dignitosa indipendenza, una sete di più ampî orizzonti che pure sarebbe innata nel nostro popolo.

D'altra parte la classe abbiente, quella che potrebbe, non vuole per apatìa, per mancanza d'abitudine e qualche volta di idealità. Parigi, le *Villes d'Eaux* più celebri, qualche rinomato luogo di villeggiatura sono la meta abituale di gran parte delle donne ricche nostre.

La grande massa della classe media che dà la falange delle lavoratrici, vero proletariato intellettuale, è invece terribilmente paralizzata dalla questione economica. Le nostre educatrici, professoresse, maestre? Tutti sanno quali siano i loro stipendi! Le impiegate private? Vessate dal lavoro, assorbiti quasi sempre i loro guadagni dalla famiglia, e non sempre lecitamente, è molto se loro rimangono due settimane all'anno di vacanza fuor di città. Le nostre pittrici, scultrici, copiatrici dei musei? Se, per la maggior parte, esse non vivessero in famiglia e da questa non fossero aiutate, noi avremmo lo spettacolo di una Bohème femminile semplicemente famelica.

Constatato tutto questo, è per lo meno ingenuo chiedersi perchè le nostre donne che lavorano, non viaggino, non riposino il loro spirito e il loro corpo con vagabondaggi deliziosi attraverso l'Europa o, più semplicemente, attraverso il loro paese.

MISE LA CHIAVE SOTTO LA PORTA DEL « COTTAGE » E... ANDÒ A FARE IL GIRO DEL MONDO.

Ricordo, fra i tipi più interessanti di viaggiatrici, una vecchia signorina inglese che, dopo avere lavorato durante trent'anni nell'azienda di un grande editore inglese, il Cassel mi sembra, ed esserne divenuta direttrice d'uno dei rami principali, era andata a riposo con una buona pensione. Ella mi diceva del bisogno imperioso che subito l'aveva assalita di riposo, di quiete, di avere un *home* uso. Aveva affittato un *cottage* in campagna. Non vi rimase sei mesi; la sua fibra ancora vigorosa, troppo assuefatta alla vita febbrile, elettrizzante degli affari, aveva bisogno ancora di espandersi. Mise la chiave sotto la porta del *cottage* e... andò a fare il giro del mondo.

PARECCHIE SONO LE CAUSE DI QUESTA « IMMOBILITÀ » DELLA DONNA ITALIANA.

Lo compì, tornò al suo *cottage*, venne assalita dall'artrite e ripartì egualmente per la seconda volta.

Io la conobbi quando passò per l'Italia alla fine del suo secondo giro del mondo. Tormentata atrocemente dalla malattia che le aveva ormai sformato le mani ed i piedi, ella conservava sempre una serenità meravigliosa. Sola, malata, quasi paralizzata, aveva attraversato i Continenti fra disagi d'ogni sorta, affidandosi spesso a mani mercenarie, a sconosciuti.

La credetti ricca, e m'assicurò che non poteva spendere più di dieci scellini al giorno. La credetti, confesso, leggermente maniaca, mi convinsi invece di avere dinnanzi a me uno degli spiriti

di donna più equilibrati, più limpidi che mi sia stato dato di conoscere.

Viaggiava con una piccola borsa-bauletto per tutto bagaglio, il cui fondo era tutto occupato da splendide fotografie d'ogni paese.

Il suo corredo consisteva in poca biancheria, rinnovata man mano durante il viaggio, due camicette di seta che avrebbero potuto stare nel pugno chiuso, un abito nero di *tulle* per le grandi occasioni. Il *tailleur* che indossava sempre serviva per ogni altra occasione. Meravigliosa semplicità che noi italiani siamo soliti interpretare portandoci due valigie... per un viaggio di cinque giorni da Milano a Roma!

Ella riposò ancora una volta nella sua casetta nel Surrey e poi ripartì per non tornarvi più, povera Miss Warley!

Come già dissi, le professoresse e le maestre di molte scuole tedesche approfittano dei loro quarantacinque giorni di vacanza (durante i corsi)! per scendere in Italia. E' diventata un po' una istituzione questa periodica calata delle educatrici! Amiche mie mi dicevano: — In ogni cantuccio d'Italia si trovano buone pensioni a cinque lire al giorno. Noi spendiamo, tutto compreso, quel che spenderemmo passando le vacanze in Germania. — E' un buon affare indubbiamente, questo che esse fanno con tanto entusiasmo!

Un giorno, inviatemi da un illustre amico di Danimarca, vennero da me tre maestrine danesi giunte di fresco. Mi raccontarono ridendo la storia del gruzzolo che avevano radunato per permettersi il lusso di « un mese d'Italia ». Ridevano, ma ne erano in fondo un po' commosse, ed io lo ero ben più di loro!

Economie minime, abolizione d'ogni cosa superflua, lavoro soprannumerario, ed infine il raggiungimento della somma fissata! Quanta gioia vera nei loro occhi chiari, narrando tutto ciò!

E una scrittrice austriaca mi disse l'anno scorso prima di partire: — Ho finito in questi giorni un romanzo. Se avrà successo e m'avanzerà qualcosa, pagata la retta annuale per le mie due figliuole che studiano a Londra, l'anno venturo mi do alla pazza gioia... Pensi, un viaggio in Oriente! Lo sogno da vent'anni.!

E quella donna non più giovane pregustava con una gioia intensa il premio che si sarebbe concessa dopo una vita di lavoro nobilissimo per la famiglia e per l'arte.

***

Dicevo un giorno a una signora inglese quel che dissi poc'anzi sulle cause dell'*immobilità* della donna italiana. Ella non si persuadeva, tentennava il capo, inflessibile, non volendo credere.

Mi disse infine: — Ma vi saranno bene mille, duemila donne in Italia nella possibilità di fare quel che facciamo noi!

E vedendo che io tacevo, proruppe sdegnata: — Ma cosa ne fate voi dunque del denaro che guadagnate?

Quest'uscita mi fece ridere, allora. Ma ripensandoci più tardi mi convinsi che se noi curassimo maggiormente la praticità ed un po' meno tante piccole virtù formali, potremmo, come le donne d'altri popoli, acquistare quella forte e spiccata individualità che viene dall'aver molto veduto, molto osservato e molto imparato.

SOFIA BISI ALBINI.

QUALE DELLE TRE?

Quest'anno sarà senza dubbio un grande affluire di turisti in treno, in automobile, in bicicletta e in motocicletta — anche attraverso le Alpi — all'Esposizione mondiale di Bruxelles a vedere quello che il progresso dell'attività umana offre a soli quattro anni di distanza dall'Esposizione di Milano. E sarà pur quasi una gara di veicoli sportivi già invecchiati, che corrono a vedere se le penne maestre del velivolo — ultimo loro figlio — spuntano finalmente a rafforzarne il volo, e a conceder loro un tantino di meritato riposo.

Per ciò l'*Ufficio Informazioni* del Touring Club Italiano ha studiato tre itinerarî pei signori automobilisti, ciclisti e motociclisti che intendono recarsi dall'Italia a Bruxelles, tre itinerarî che segnano rispettivamente la via più corta prendendo come punti di partenza: *Torino, Milano, Trento*, le tre città, cui fanno capo quasi tutte le strade d'Italia.

A BRUXELLES.

Via Moncenisio

Torino	—	
Susa	51	
Bard	14	(*Dog. Ital.*)
Moncenisio	12	
Lanslebourg	10	(*Dog. Franc.*)
Modane	23	
St. Jean M.	30	
Aiguebelle	39	
Albertville	19	
Ugines	8	
Annecy	36	
Pont la Caille	15	(*Dog. Fran.*)
Perly	21	(*Dog. Svizz.*)
Genève	10	
Gr. Sacconnex	3	(*Dog. Svizz.*)
Gex	13	
La Faucille	12	
Les Rousses	18	(*Dog. Franc.*)
Morez	8	
St. Laurent	12	
Champagnole	25	
Salins	27	
Besançon	40	
Gray	43	
Langres	43	
Chaumont	36	
Joinville	42	
Vassy	16	
Vitry	42	
Chalon s. M.	41	(*segue*)

Via S. Gottardo

Milano	—	
Como	43	
Chiasso	6	(*Dog. Ital. e Svizz.*)
Lugano	24	
Bellinzona	32	
Biasca	20	
Airolo	37	
Colle S. Gottardo	17	
Hospenthal	10	
Göschenen	8	
Flüelen	32	
Ibach	16	
Arth Goldau	13	
Lucerna	21	
Sursee	23	
Olten	30	
Liestal	26	
Basilea	27	(*Dog. Svizz e Germ.*)
Mulhouse	33	
Thann	17	
Urbes	16	(*Dog. Germ.*)
Bussang	10	(*Dog. Franc.*)
Remiremont	35	
Epinal	28	
Charmes	26	
Nancy	43	
Toul	15	
Commercy	28	
St. Mihiel	19	
Verdun	36	(*segue*)

Via Arlberg

Peri	—	(*Dog. Ital.*)
Borghetto	—	(*Dog. Austr.*)
Trento	0	
Bolzano	62	
Merano	29	
Schluderns	51	
Nauders	30	
Landeck	35	
Passo d'Arlberg	39	
Bludenz	37	
Feldkirch	22	
Bregenz	36	(*Dog. Austr.*)
Lindau	9	(*Dog. Germ.*)
Friedrichshafen	24	
Ueberligen	39	
Stockach	17	
Tüttlingen	23	
Rottweil	26	
Oberndorf	19	
Alpirsbach	16	
Haslach	38	
Strassburg	58	
Brumath	17	
Finstingen	19	
Falkenburg	45	
Metz	37	
Sainte Marie	16	(*Dog. Germ.*)
Auboue	3	(*Dog. Franc.*)
Briez	6	
Landres	15	(*segue*)

Via Moncenisio

Reims	41
Rethel	36
Signy	22
Rocroi	29
Fumay	18
Givet	24 (*Dog. Franc.*)
Maisons Blanches	5 (*Dog. Belga*)
Dinant	16
Namur	31
Gambloux	19
Wavre	17
Bruxelles	24
	Km. 991

Via S. Gottardo

Dun sur Meuse	38
Stenay	14
Sédan	34
Mézières	21
Fumay	30
Givet	24 (*Dog. Franc.*)
Maisons Blanches	5 (*Dog. Belga*)
Dinant	16
Namur	31
Gambloux	19
Wavre	17
Bruxelles	24
	Km. 964

Via Arlberg

Longuyon	26
Montmedy	23
Sédan	42
Mézières	18
Fumay	30
Givet	24 (*Dog. Franc.*)
Maisons Blanches	5 (*Dog. Belga*)
Dinant	16
Namur	31
Gambloux	19
Wavre	17
Bruxelles	24
	Km. 1043

Nota. — I ciclisti partenti o passanti da Torino possono tuttavia accorciare la loro strada di chilometri 51 attraversando il *Gran S. Bernardo*, vietato alle automobili (vedi Cartina-indice nell'*Annuario dell'Automobilismo* del T. C. I.) e toccando Martigny, Lausanne, Pontarlier, Besançon, ecc.

— Ma quale delle tre vie suindicate sarà da preferirsi dalla maggioranza dei turisti italiani?

— Dal punto di vista della bellezza — è questione di gusti — noi daremmo la preferenza alla terza, la via dell'Arlberg, attraversante il Tirolo, costeggiante il magnifico lago di Costanza e serpeggiante nella Foresta Nera (e ne indicheremo anche altre di splendide).

Ma dal punto di vista della brevità, dato che la più corta non è sempre la più breve, dobbiamo allontanarci alquanto dai punti di partenza suindicati, e vedere per esempio, quale sarebbe l'itinerario più conveniente per un *record* automobilistico ideale partendo da Roma.

ROMA - BRUXELLES.

Da Roma partono tre grandi strade adducenti all'Alta Italia per la via rispettivamente più breve: Roma, Grosseto, Pisa, Spezia, Genova; Roma, Viterbo, Siena, Firenze, Bologna; Roma, Terni, Spoleto, Fano, Rimini (Bologna o Ravenna). E tutte e tre queste strade trovano la loro via più diritta per Bruxelles attraverso un unico valico alpino: il *S. Gottardo*. Ma teniamo conto solamente della più corta di esse e cerchiamo rispettivamente la più corta anche per gli altri due valichi: il Cenisio e l'Arlberg, così avremo:

I.	Roma, Viterbo, Siena, Firenze, Bologna, Milano, *S. Gottardo*, Bruxelles	Km. 1574
II.	Roma, Terni, Spoleto, Fano, Rimini, Ravenna, Ferrara, Verona, *Arlberg*, Bruxelles	» 1691
III.	Roma, Grosseto, Pisa, Genova, Voltri, Ovada, Torino *Moncenisio*, Bruxelles	» 1698

La prima, pel S. Gottardo, non conviene per tre motivi: perchè ha circa 320 chilometri, sin quasi a Bologna, e altri 150 chilometri attraverso la Svizzera e nei Vosgi di suolo accidentato; perchè vi s'incontrano otto dogane; e sopratutto perchè le automobili hanno un limitatissimo orario di transito nel Cantone di Uri (vedi *Annuario dell'Automobilismo* del T. C. I., parte Svizzera).

La seconda non conviene perchè è troppo lunga; perchè, fra Italia, Tirolo e Germania, ha più di 550 chilometri di suolo accidentato; e perchè ha otto dogane.

Resta la terza, quella del Moncenisio. Ma è ancor più lunga delle altre, è la più eccentrica, ha suolo cattivo con passaggio a barche nella Maremma, suolo pessimo fra Viareggio e Spezia, e 350 chilometri di suolo accidentato, con l'unico vantaggio sulle altre due di far incontrare all'automobilista 6 dogane invece di 8 (vedi *Annuario dell'Automobilismo* del T. C. I., parte della Francia).

RÉCORD.

Dobbiamo dunque scartare tutte e tre le suddette vie per un *record* ideale *Roma-Bruxelles*, e adottarne un'altra, che, per lunghezza, vien subito dopo di quella del S. Gottardo, cioè la via del *Sempione*, il cui valico è meno tiranneggiato del suo confratello elvetico (vedi suddetto *Annuario*); e la quale pure avendo circa 370 chilometri di suolo accidentato, ha soltanto 6 dogane ed è la più facile e la migliore di tutte, essendo i suoi dislivelli, grandi e numerosi, non bruschi.

Roma, Terni Spoleto Fano, Rimini, Bologna, Milano	Km. 657
Milano, Arona, Sempione, Martigny, Lausanne, Pontarlier, Besançon	» 468
Besançon, Gray, Chaumont, Reims, Recroi, Dinant, Bruxelles	» 545
Totale	Km. 1670

Speriamo che qualcuno faccia questo magnifico *record* in tre tappe, correndo soltanto di giorno, e con prudenza se vuol arrivare.

Dimostreremo nel prossimo numero della *Rivista* il « Magnetismo dei Valichi Alpini ». Intanto basti sapere che ora, 1 giugno, tranne il Tenda, il Monginevro, il Moncenisio, il Sempione, il S. Gottardo, il Tonale, l'Aprica, il Brennero, il Tarvis, lo Schluderbach e il Semmering, sono tutti ammantati di neve.

LUIGI MASETTI.

NB. — Il Touring Club Italiano tiene in deposito, per comodità de' suoi soci, le migliori Carte e Guide turistiche di tutti i paesi dell'Europa.

INDISPENSABILE agli Automobilisti, Alberghi e ai Garages:

CARTA AUTOMOBILISTICA DEL T. C. I.

Foglio 1°: Italia Settentrionale e regioni limitrofe. - Scala: 650.000, a 5 colori. - Misure del Foglio m. 1,14 × 0,75. -

PREZZO: **Edizione tascabile**, a stacchi, con copertina, contenente fascicolo di 78 piante di città L. **3** alla Sede. - L. **3,20** nel Regno. - L. **3,75** all'Estero.

Edizione murale, montata su tela, verniciata - alla Sede . . . . . L. **8**.

(Le spese d'imballaggio e di porto sono caricate in assegno).

Dirigere commissioni e vaglia al Touring Club Italiano - MILANO, Via Monte Napoleone, N. 14.

La tristezza d'una carta geografica e la bontà d'una montagna

Le carte geografiche non servono sempre a dare colorite definizioni di confini, disegno di colonie lontane, a rievocare, nella semplicità schematica dei contorni fra la « verde » terra e l'« azzurro » mare, visioni di spiaggie amene, di valli apriche, di ridenti contrade. I *clichés* geografici, le figure stesse della penisola nostra servono spesso alla moderna scienza della statistica per fissare in nitidi contrasti di linee, di tinte e di segni grafici, immagini evidenti di cifre. E le cifre, figlie dei bilanci, dicono il *dare* e l'*avere* senza tante perifrasi: oggi esprimono la parola confortante, domani la dolorosa verità. Nei libri austeri delle varie scienze, voi trovate spesso le piccole carte dello stivale, a dimostrazione di varie cose interessanti, dalla distribuzione della ricchezza a quella dell'analfabetismo, dalla produzione granaria alla diffusione della pellagra: ma sono, di solito, assai più le cartine sconsolanti che le liete: e voi trovate le dimostrazioni geografiche della criminalità e della pellagra.

Ricordano i lettori una nostra carta che significava la distribuzione della malaria in Italia? Come al solito, bianche le zone immuni, a lievi tratti le medie colpite, a forti segni neri le regioni maggiormente offese dall'infezione palustre. (*Rivista* di Gennaio 1910, pag. 52).

In quella carta, che era una carta turistica, essendo la malaria diffusa in ragione inversa della viabilità e della coltura dei campi, la scura tinta dei segni statistici copriva assai più le regioni del mezzogiorno che non quelle del settentrione.

Guardate invece l'Italia che presentiamo oggi: mentre la carta della malaria era scura sui latifondi deserti, sulle maremme, nell'agro romano, questa è sempre più nera di percentuali morbose quanto più corrisponde a regioni dense di vita, di industrie, di traffici.

Quella carta segnava il fumo dei casolari dispersi fra acquitrini e paludi salmastre, questa segna il fumo degli opifici immensi: quella il male delle campagne abbandonate, questa il male delle città troppo popolose e dense: l'una la malattia del sole d'agosto, l'altra delle brume di gennaio.

E' perfettamente inutile dire di che malattia si tratta, tanto più che è quella che di rado viene confessata e denunziata. — Osservate infatti, per un solo esempio, la provincia di Milano, di Como, ove come nella riviera genovese fervono le industrie e l'agglomeramento della moderna civiltà! Voi trovate intensa la percentuale di colpiti dalla grave lesione polmonare.

Come oggi si intenda la lotta — ardua, complessa, enormemente legata a fattori sociali — contro il male insidioso, non è qui il caso di ricordare: diciamo soltanto, in sede di Touring, che molti capisaldi del programma della nostra istituzione, igiene della strada, rimboschimento, tutela sanitaria delle abitazioni, igiene dei mezzi di trasporto, concorrono con i dispensarî, i sanatorî, le colonie marine e alpine, le scuole all'aperto, le case popolari, e gli speciali provvedimenti tecnici e clinici, a formare il piano di battaglia, contro il morbo che decima i valori umani nel massimo periodo di produttività.

Noi quì solo vogliamo segnalare ai lettori, a contrasto della visione sconfortante della carta della mortalità per la triste malattia di petto in Italia, la bella e promettente visione d'una benefica istituzione a vantaggio dei poveri, che ancor oggi è la prima nel nostro paese e che si

Il Sanatorio Popolare " Umberto I „ per la città e provincia di Milano.

inaugurerà il mese venturo. — E' il Sanatorio Popolare « Umberto I », ideato, amorosamente voluto e studiato e compiuto dal dott. Francesco Gatti, ch' ebbe a validi e disinteressati cooperatori tutti i membri della « Società pei Sanatori per i *poveri* malati di petto della città e provincia di Milano ».

E l'aiuto generoso fu di molti, dal compianto pubblicista Eugenio Torelli Viollier, alla Cassa di Risparmio di Milano, alle elargizioni cospicue di privati, di Enti morali, coll'augusta offerta del Re.

Prasomaso, la località prescelta, fra le pinete che ben appaiono nelle nostre incisioni, dista 146 chilometri circa da Milano, dei quali 136 di ferrovia (linea Milano-Sondrio e Sondrio-Tirano) e 10 all'incirca dalla stazione di Tresivio. Situato su uno dei primi contrafforti del Monte Painale, sul versante meridionale di quel tratto di Alpi Retiche che dividono l'alta Valtellina dai Grigioni, Prasomaso è un vasto altipiano orientato a sud, alla quota media di 1250 metri sul livello del mare. Assai esteso in direzione est-ovest e meno in direzione nord-sud, misurante un'area totale di metri quadrati 51 200 circa, è costituito da prati in pendio, or dolce ed or più ripido, circondati a nord e ad ovest da un grande e bel bosco di resinose di antica data, bosco la cui frequentazione per parte degli ammalati del Sanatorio, durante la buona stagione, fu assicurata. Il monte sovrastante ed il bosco riparano la località dei venti di nord; il bosco anche dai venti di ovest. Verso mezzodì si prospetta l'ampia valle e la catena Orobica e l'occhio spazia sulle alte cime del Redorta, del Pizzo del Diavolo, del Corno Stella. A levante guarda l'Aprica e l'orizzonte è chiuso dal maestoso gruppo dell'Adamello. L'acqua vi è assai abbondante e buona per numerose sorgenti. La quantità d'acqua assicurata al Sanatorio è, in ragione di 100 letti, al minimo di 650 litri per ammalato e per giorno, come da misure prese in stagione assai fredda e quindi quando le tre sorgenti cedute al Sanatorio dovevano, presumibilmente, trovarsi in magra. Le analisi delle acque, ripetute più volte nelle diverse stagioni dell'anno ed anche dopo lunghe pioggie, hanno costantemente dimostrata la bontà delle acque stesse e come esse siano riparate da possibili infiltrazioni.

Prasomaso è riccamente dotata di ore di sole. L'eliofanografo registrò a Prasomaso 1462 ore di sole, con 113 giorni nei quali si ebbero oltre 4 ore di sole. Su 1095 osservazioni se ne ebbero 575, e quindi più della metà, con tempo sereno o quasi, e sole 397 di cielo quasi coperto, con una nebulosità media annuale in decimi di cielo coperto pari a 5,4; grado che ha nulla da invidiare a quello delle reputate stazioni di Davos Platz — 5,3; di Arosa — 5,3; di Wald — 5,9; di Heiligenschwendi sul St. Beatenberg — 5,9.

L'umidità relativa media fu a Prasomaso di 67,8; il clima quindi non può dirsi nè umido nè asciutto, ma moderatamente asciutto: ugualmente a Prasomaso le precipitazioni atmosferiche furono quantitativamente minori che non nelle stazioni alpine della Svizzera; esse sommarono per Prasomaso a mm. 981, mentre toccarono mm. 1268 ad Arosa, mm. 1655 a St. Beatenberg; mm. 1745 a Wald. Le differenze sono troppo marcate per non essere comprovative. Solo Davos figura per una cifra pressochè uguale a Prasomaso e cioè con mm. 938,3.

Per 35 giorni si ebbero a Prasomaso nebbie leggiere, non caliginose, che ogni volta durarono non più di due ore. Di riscontro si ebbero 41

giorni di nebbia a Wald, 64 ad Arosa, 98 al St. Beatenberg. Fortunatissimo fu Davos che negli anni 1896-1897 e 1899 ne ebbe mai, per anno, più di 6 giorni di nebbia.

I giorni nei quali cadde pioggia furono a Prasomaso 61, ad Arosa invece 121, a Davos 148, a Wald 168, a St. Beatenberg 173. I giorni nevosi furono a Prasomaso 35; a St. Beatenberg 74; a Davos 74,8 e ad Arosa 88,8.

Per riguardo ai venti le osservazioni prese dimostrano che la località è ben protetta.

Per riguardo alla temperatura atmosferica è da osservare che la sua portata è assai minore per gli scopi curativi in confronto degli altri elementi meteorici, bastando, in via generale, che essa nei suoi estremi valori e sopratutto nella escursione giornaliera fra i medesimi abbia a mantenersi in limiti moderati. A Prasomaso per tre giorni solamente si ebbe una massima termica di 30° C., quando a Milano il termometro aveva superati i 38° C., che solamente per 17 giorni dell'annata la massima termica fu superiore a 25° C.; che la minima termica fu di — 7°,75 e che il numero dei giorni con temperatura costantemente inferiore a 0° fu di 8. La media mensile più bassa fu di 2°,55; la media mensile più alta di 19°,8 corrispose al luglio, media che a Milano nello stesso mese fu di 25°,6. La massima escursione *diurna* della temperatura fu di 12,5, la minima di 5°,5 C.; la media delle escursioni massime *diurne* di 9,63.

Le verande per la cura d'aria.

Il Sanatorio, nella sua costruzione, è un vero modello di igiene edilizia e di sapiente disposizione: e il miglior plauso va pertanto alla benemerita presidenza del Sanatorio.

Una strada recentemente costrutta sale la montagna di Tresivio: essa svolgentesi fra panorami meravigliosi, fra boscaglie lussureggianti e praterie fiorite sotto il dominio delle eterne nevi, attende ora l'automobile che porti lassù alla grand'aria buona, al sole che suscita la salutare essenza della resina, gli stanchi e i minacciati.

E la montagna bella ridarà forza e vita.

Il Medico del Touring

La vallata dell'Adda da Prasomaso.

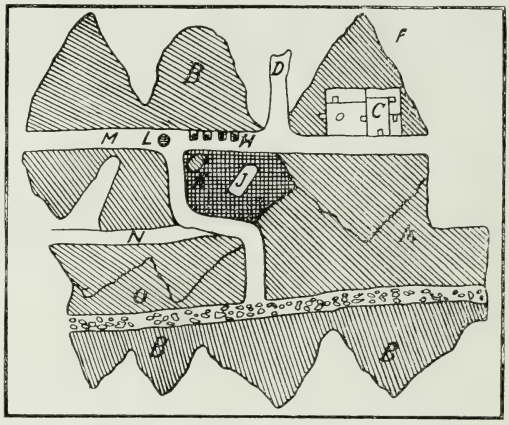
Cartografia primitiva

Avete mai pensato, osservando una carta geografica, alla somma di lavoro svariato della quale è frutto? Tutte quelle linee, quei segni convenzionali, quei numeri, che danno tante notizie diverse, raccolte in piccolo spazio sono il prodotto di scienze ed attività umane diversissime.

Guardate, come esempio insigne, la Carta d'Italia, che serve di base a quella che viene pubblicata per cura del nostro Touring; sono stati necessarî trentotto anni di lavoro e la spesa di una quarantina di milioni di lire per poterla portare a compimento! Gli astronomi hanno calcolato con lunghe e pazienti osservazioni la posizione in latitudine e longitudine di certi punti fondamentali; i geodeti hanno determinato, con altre osservazioni ugualmente lunghe e delicate, le posizioni e le distanze reciproche di moltissimi altri punti della nostra terra italiana (non meno di *trentamila!*); in seguito squadre di topografi hanno ritratto dal vero sul terreno la configurazione dei varî luoghi, indicando nel loro disegno le opere umane più notevoli, gli abitati, le strade, i ponti, i canali, le coltivazioni, ecc., e si sono informati della nomenclatura; dopo è cominciata l'opera degli artisti, disegnatori e calligrafi, che hanno curata la rappresentazione elegante ed efficace di tutti i dati raccolti; e infine è venuto tutto il lavoro di riproduzione, così complicato e difficile pur esso: la incisione, la zincografia e la stampa a varî colori. Che immenso lavoro! E malgrado ciò si è fatto tutt' altro che opera perfetta (già la perfezione è una delle tante cose che non si trovano in questo mondo) e l'ha dimostrato il nostro Bertarelli per riguardo alla nomenclatura sicchè si sta rivedendo, anzi *rifacendo*, una parte della carta perchè non corrisponde più alle esigenze imprevedibili della pratica e ai progressi della scienza. E dobbiamo notare con piacere che la Carta d'Italia dell'Istituto Geografico Militare è una delle migliori che esistano! Ora, non è certo da pensare che tutte le carte richiedano, sia pure debitamente proporzionato al fine particolare di ciascuna carta, un uguale dispendio di lavoro umano, ma è certo che la complessità di questo lavoro è la caratteristica di qualunque prodotto cartografico anche più modesto e ci si spiega così il perchè la cartografia sia giunta a rappresentare la superficie terrestre con sufficiente precisione soltanto col progresso delle varie scienze ed arti negli ultimi due secoli.

* * *

Eppure anche la cartografia non è un prodotto esclusivo della civiltà moderna e nemmeno della civiltà europea. I principii fondamentali dei metodi che si seguono oggigiorno per la costruzione delle carte sono stati enunciati dal genio greco; greci sono i metodi che ci hanno condotto a calcolare con grande precisione le dimensioni della terra, greco è il sistema di linee coordinate (i meridiani e i paralleli) che noi adopriamo per indicare la posizione di un punto sulla terra, greci sono i primi sistemi di proiezione che insegnano a riportare sul piano la superficie della sfera. Ma se ai greci noi dobbiamo esser riconoscenti di aver scoperto metodi e principii importantissimi per la costruzione delle carte geografiche, non si può ormai più attribuire ai greci, come si faceva qualche anno fa, il merito esclusivo di aver pensato per i primi a rappresentare col disegno la terra, il merito insomma di aver inventato le carte geografiche. Le ricerche storiche hanno messo alla luce prove evidenti che altri popoli hanno tentato rappresentazioni cartografiche molto prima dei greci e che gli egiziani, i babilonesi, i persiani, i cinesi hanno avuto, sia pure in una forma rudimentale, delle carte geografiche e delle piante.



CARTA EGIZIANA DELLE MINIERE D'ORO DELLA NUBIA (2000 ANNI A. C.).

Il museo egiziano di Torino possiede una carta di certe miniere d'oro della Nubia che è forse la più antica che si conosca, perchè risale a un paio di migliaia d'anni avanti Cristo, quando le più dense tenebre di barbarie incombevano su tutta la Grecia.

Certo quella carta lascia alquanto a desiderare, per la correttezza del disegno, ma è in compenso molto particolareggiata; e vi si vedono in prospettiva (in *A*) i monti da cui si estrae l'oro, il santuario di Ammon (in *C* e *F*) colle camere dei sacerdoti e dei servitori del dio. E così (in *H*) c'è la pianta delle « case del paese di Ti » dove si trova l'oro ed è indicata una cisterna (in *K*) colla strada che vi adduce, e della strada principale *M* che porta al mare, come è spiegato da una iscrizione, si fa vedere che era cosparsa di conchiglie.

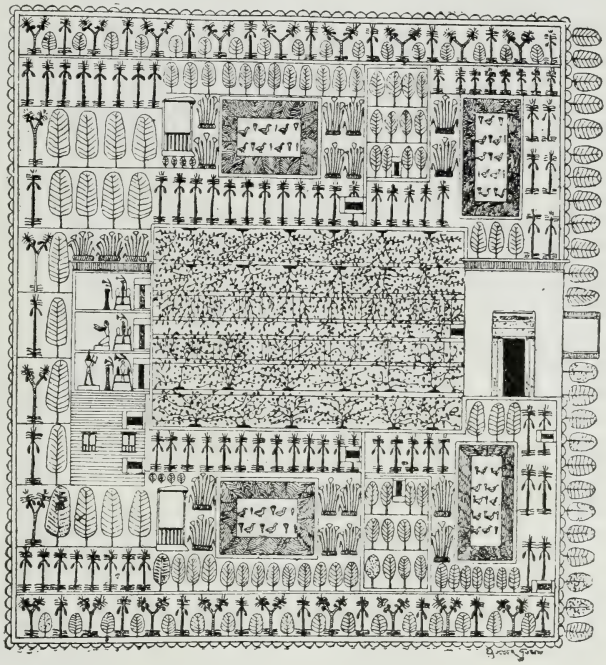
Più interessante è la pianta, pure egiziana, di una villa signorile che è di antichità meno veneranda, giacchè risale a circa 1600 anni a. C., e nella quale il pittore cartografo ebbe cura di indicare una quantità di particolari, che invano si cercherebbero in una delle nostre piante. Anche questo disegno è in parte prospettico e si può vedere da esso la distribuzione dei locali, il vasto giardino colle diverse piante da frutto delle quali è ricco, i bei viali ombrosi e i laghetti dove nuotano oche e pesci.

E' probabile dunque che gli scavi e le ricerche di egittologia abbiano a portare alla scoperta di

altri monumenti cartografici egiziani ed è da prestar fede alla notizia, che hanno tramandato gli scrittori greci, che Ramses II avesse fatto costruire delle carte itinerarie.

***

Anche degli Assiri, Babilonesi, Persiani e Cinesi abbiamo qualche monumento cartografico, che risale ai tempi nei quali la cartografia greca era molto lontana dalla sua comparsa e ci rimane un frammento antichissimo di una veduta della città di Susa, capitale della Persia, colle sue torri merlate; e frammenti in terracotta della pianta di Babilonia, una delle più grandi città che siano mai esistite (era cinque o sei volte Parigi) e che aveva, come è dimostrato dal frammento, strade diritte e regolari, da far invidia a una città moderna. Dai Babilonesi ci è giunta perfino una rappresentazione comprensiva delle terra intera qual'era nel loro concetto, cioè un disco galleggiante sull'Oceano. E una specie di mappamondo doveva essere quella coppa meravigliosa, posseduta dal gran Ciro, fondatore dell'impero persiano (530) e che portava incisi i contorni delle regioni della terra. E i Cinesi? Figuriamoci se, con tutte le invenzioni di cui si resero benemeriti, togliendo tanti vanti alla nostra civiltà occidentale, non debbono avere anch'essi da tempi remotissimi le loro carte! Gli annali cinesi ricordano infatti che l'imperatore Ju (2000 anni a. C.) il quale diede nuovo assetto territoriale alla Cina, dividendola in nove provincie, fece fondere in bronzo nove vasi, ciascuno dei quali presentava la carta in rilievo di una provincia. Con così remoti principî non è da meravigliarsi che la cartografia si sia diffusa in Cina assai prima che in occidente e che sin dai tempi più antichi ogni città cinese avesse un archivio nel quale venivano conservate le memorie che la riguardavano e che possedeva, fra altro, la sua carta topografica con i dintorni, e una serie di notizie sui villaggi vicini, sulle distanze che correvano fra gli altri, ecc. Nella Biblioteca Nazionale di Firenze si conserva un bell'atlante cinese stampato nel 1595, ma la cui prima edizione risale al 1311-1312; anzi proprio di quest'atlante, e non di osservazioni originali, pare si siano valsi i gesuiti per compilare le loro carte della Cina che hanno servito di base ai cartografi europei sino ai nostri giorni.



PIANTA EGIZIANA DI UNA VILLA SIGNORILE (1600 ANNI A. C.).

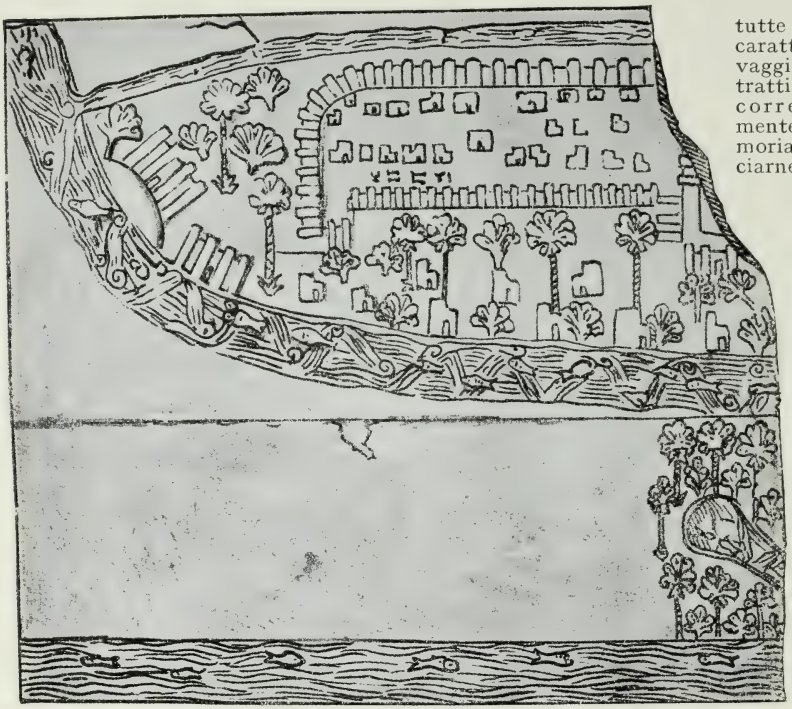
Una cartografia, già notevolmente avanzata forse quanto quella dei Cinesi, ebbero anche gli antichi messicani e peruviani, ma i monumenti di essa sono stati distrutti dalla barbarie degli spagnuoli conquistatori. Tuttavia sappiamo da varie fonti che i generali messicani dirigevano le operazioni di guerra col sussidio di carte abbozzate da persone adatte incaricate di fare ricognizioni nel territorio nemico; e che i mercanti i quali facevano lunghi viaggi per ragioni di commercio, dovevano riportare delle carte dei paesi visitati che erano depositate negli archivi reali, e il Cortez stesso, conquistatore del Messico, potè giovarsi di queste carte, una delle quali gli fu offerta dallo stesso re Montezuma. Gli antichi messicani conoscevano perfino le carte catastali. L'intera proprietà del paese era stata da loro mappata e speciali impiegati tenevano al corrente queste carte e registravano le variazioni che sopravvenivano. I beni della corona erano sulle carte colorati in porpora, quelli dei nobili in scarlatto e i beni dei comuni in giallo chiaro. Le città obbligate all'imposta erano pure mappate e sulla carta era indicato con precisione l'importo dei tributi e il tempo nel quale scadeva.

***

Da questi fatti parrebbe si dovesse dedurre che la cartografia sorge soltanto fra i popoli che hanno già una civiltà relativamente avanzata, ma le ricerche etnografiche hanno procurato una sorpresa; si è scoperto cioè che anche popoli che si trovano in un infimo stadio di civiltà, cioè dei popoli cacciatori e pescatori di uno sviluppo mentale per certi rispetti rudimentale, che hanno linguaggio poverissimo e mancano perfino di scrittura, hanno delle attitudini così straordinarie al disegno e sono forniti di un senso topografico così acuto che possono delineare delle carte geografiche abbastanza precise.

Dell'abilità di certi selvaggi nel disegnare può fare fede il quadretto di battaglia (riprodotto in fine all'articolo) che fu trovato dipinto a colori in una caverna dell'Africa Australe e che è opera (come molti altri trovati nella stessa regione) degli Ottentotti, cioè di una popolazione che viene riguardata dagli etnografi come una delle meno civili che esistano.

Eppure guardate che vivacità di atteggiamenti! e che fedeltà nella riproduzione della figura degli animali! Quelli che hanno veduto



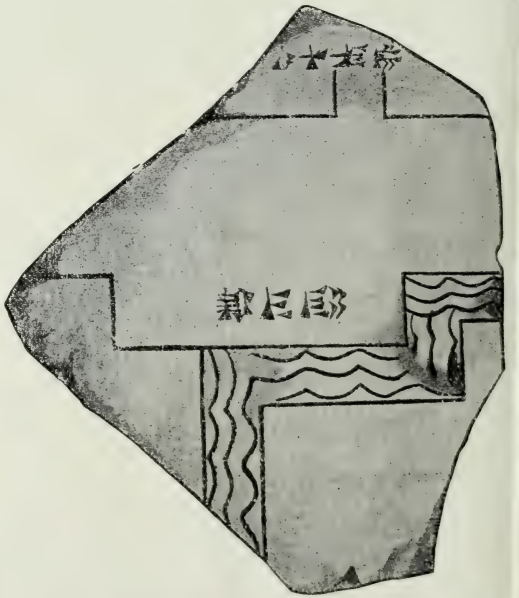
Frammento antichissimo d'una veduta di Susa capitale della Persia.

tutte le più piccole diversità caratteristiche servono al selvaggio per dirigersi: e i vasti tratti di paese che egli percorre rimangono indelebilmente impressi nella sua memoria in modo che può tracciarne assai facilmente il disegno (quando se ne presenti la necessità) sulla sabbia o intagliarlo sulla scorza di un albero o su un oggetto di uso quotidiano. I selvaggi Aino, abitanti dell'isola di Jeso (Giappone) se vogliono indicare con precisione ad un viaggiatore il corso di un fiume o la posizione di un lago, disegnano sulla sabbia, con un bastone o colle dita, quello che vogliono dire e non diversamente fanno gl'indiani d'America, i negri e gli australiani ed altri popoli primitivi.

Quando il Müllhausens fece il suo viaggio nelle Montagne Rocciose, due indiani gli disegnarono sulla sabbia la carta del Colorado e dei suoi affluenti che egli ricopiò (e riprodusse poi nel suo libro) e che gli fu utilissima nella marcia. Così il celebre viaggiatore Jung, esploratore dell'Au-

quelle pitture primitive sono concordi nell'affermare che anche i colori sono di un verismo sorprendente.

Ma più notevole, mirabile anzi, è lo sviluppatissimo senso topografico che posseggono tutti i popoli selvaggi nomadi, cacciatori o pescatori. Vivendo essi all'aperto e in contatto più diretto colla natura di quello che è possibile a noi, sono portati, dalle necessità stesse della vita quotidiana, a notare, con la più intensa osservazione, nell'ambiente naturale nel quale vivono, certe particolarità di fatti e fenomeni che a noi, abituati al chiuso della vita cittadina e premuti da bisogni diversi dai loro, passano affatto inosservati. Chi, per esempio, fra i lettori della nostra *Rivista*, se non forse qualche astronomo, potrebbe calcolare il tempo dalla posizione del sole o della luna o di un astro visibile sull'orizzonte? Eppure non vi è invece selvaggio che con questo mezzo non riesca a determinare con precisione quasi cronometrica l'ora del giorno o della notte. Ancor maggiore alacrità di sensi è richiesta per l'orientamento, che è base essenziale della conoscenza topografica di una regione e della sua rappresentazione cartografica. Questa non può sussistere se non collocando, nel disegno, gli oggetti geografici, monti, fiumi, laghi, paesi, ecc., nella posizione che essi hanno gli uni rispetto agli altri, e orientandoli e i selvaggi compiono dei veri miracoli di orientamento. Essi si dirigono senza smarrirsi per centinaia di chilometri in mezzo alle dense foreste o nelle pianure sterminate ed uniformi, senza alberi e senza sentieri, regolandosi colle stelle o col sole e traendo norme per l'orientamento da segni impercettibili agli occhi di un civilizzato. Il colore della terra, il variare delle erbe, un gruppo di alberi, delle leggere ondulazioni,

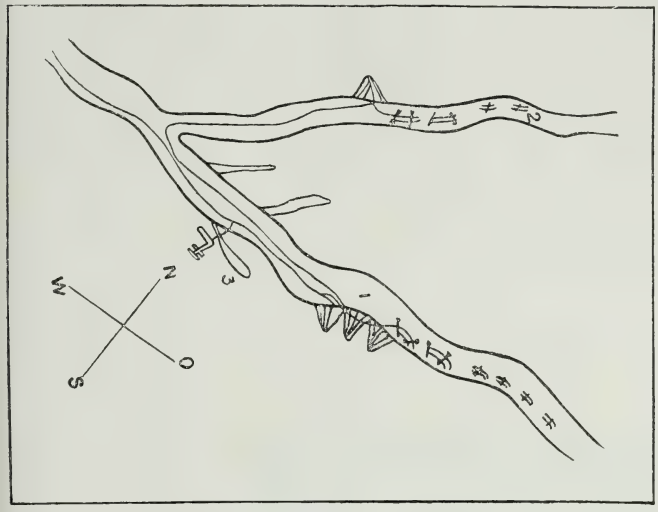


Frammento in terracotta della pianta di Babilonia.

stralia centrale, racconta di aver sempre trovato fra gli indigeni chi gli disegnava sulla

sabbia, su una pietra, o su un pezzo di corteccia d'albero la strada che doveva prendere, e aggiunge che gl'itinerarî indicati dai selvaggi erano così meravigliosamente esatti che mai fu tratto in inganno.

Fra gli australiani c'è anche l'uso di incidere, forse a scopo ornamentale, una rozza carta della regione che abitano, sui loro scudi; e il viaggiatore Sweet racconta che gl'indiani della Colombia disegnano carte sulle corteccie di alberi o su pelli e che di esse si servono quando fanno lunghe escursioni.



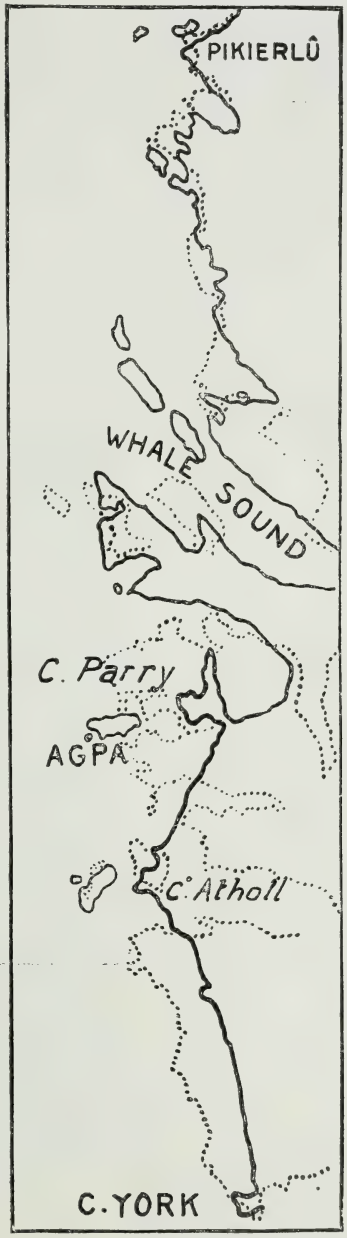
Pittografia topografica di un Iucaghiro.

Plastici eschimesi in legno rappresentanti la costa orientale della Groenlandia e le isole di faccia ad essa.

Più frequentemente è stata esperimentata (e ce ne rimangono prove e documenti numerosi) l'abilità cartografica degli Eschimesi. Nell'inverno 1850-1851 un eschimese, di cui si sa anche il nome, un certo Kalliherna, invitato a bordo della nave *Assistence* dal capitano Ommanney e richiesto d'informazioni sulla costa groenlandese da Pikierln al Capo Jork disegnò con un lapis la carta, che qui riproduciamo, dove egli indicò le isole, gli scogli, i ghiacciai coi loro nomi indigeni.

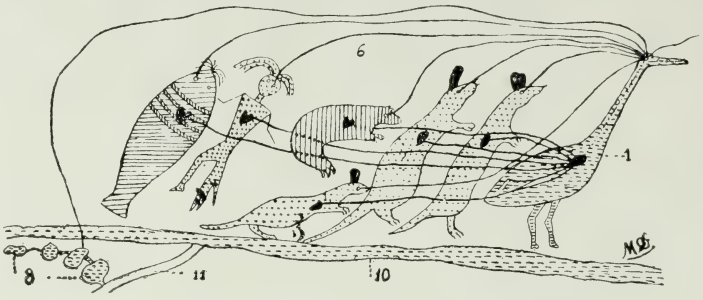
Il confronto della carta eschimese colla carta dello stesso tratto di costa rilevato dall'Ammiragliato inglese (che è quella punteggiata) dimostra che, all'infuori di qualche errore di scala, nel complesso la carta eschimese dà un'immagine abbastanza esatta del vero.

Degli eschimesi riportiamo qui anche due plastici di legno, uno dei quali rappresenta i fiordi della costa orientale della Groenlandia, fra Kauger Sikijkic (*a*) e Sieralik (*b*), e l'altro le isole poste in faccia a quella costa.. Un altro plastico originale costruirono per il capitano Beechy gli eschimesi del Kotzebue Sund. « Prima fu indicata con un bastone la linea della costa e divisa in giornate di viaggio. Dentro essa disposero le catene di montagne con sabbia e pietre e formarono con mucchi di ghiaia le isole con riguardo alla grandezza ed alla forma. Mentre il lavoro progrediva più d'uno de-



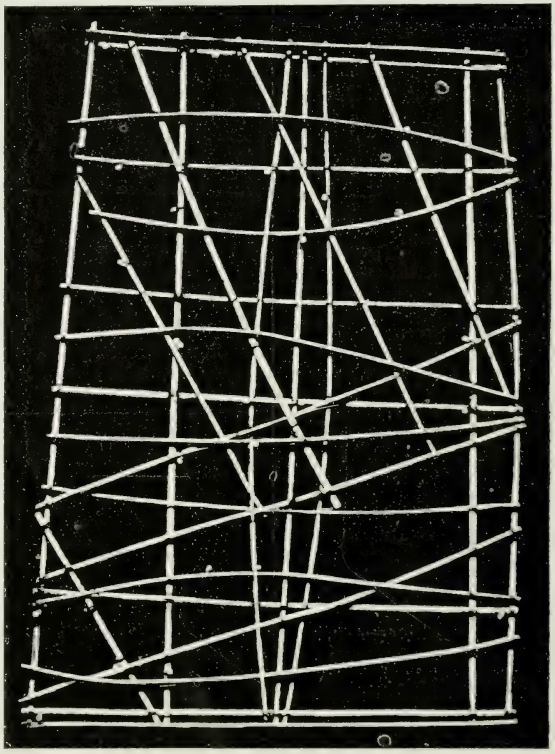
Carta della costa groenlandese da Pikierlu al Capo York, disegnata da un eschimese.

gli eschimesi presenti fece le sue osservazioni e suggerì cambiamenti ed io spostai una delle isole Diomede. L'idrografo non voleva dapprima concedere questo; ma quando uno degli eschimesi si ricordò che le isole vedute dal Capo Principe di Galles si coprono l'una coll'altra, allora mi applaudì e dimostrò all'altro che essi si erano sbagliati. Quando i monti e le isole furono terminati, furono rappresentati i villaggi e le stazioni di pesca con un numero nel bastone fisso in terra e così si ebbe una imitazione del vero, cioè un piano topografico completo della costa dalla Punta Derby al Capo Krusenstern.



Pittografia degl'indiani del Lago superiore.

Dai popoli che non conoscono la scrittura, lo schizzo cartografico è usato anche nella pittografia o scrittura ideografica, e le 2 figure che riproduciamo, ne sono esempi notevoli. La prima è la riproduzione di una pittografia di un Iucaghiro (gli Iucaghiri abitano la Siberia orientale) e fu trovata incisa in un albero da un viaggiatore che aveva dato appuntamento ad un gruppo di pescatori Iucaghiri al confluente del Colima e del Corcodon. L'interpretazione di questa pittografia sarebbe la seguente: Questa estate quattro famiglie hanno rimontato il Corcodon (1), un uomo (2) (designato col suo segno totemico) è morto e fu seppellito in (3). Le famiglie si sono stabilite più a monte in tre tende; poi due di esse, comprendenti quattro pescatori, sono andate a monte del Corcodon in due grandi barche, mentre le altre con due pescatori e una tenda hanno risalito l'affluente Rasitocha.


Carta nautica con canne di bambù dei polinesiani delle isole Marshall.

L'altra pittografia è una petizione presentata nel 1843 dagli indiani del Lago Superiore al presidente degli Stati Uniti per ottenere il possesso di certi piccoli laghi posti appunto presso il Lago Superiore.

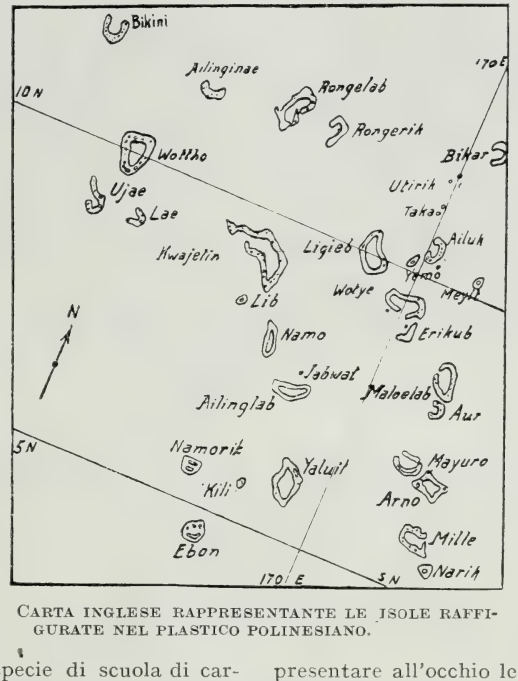
La carta è un documento esatto della vita e della psicologia di quelle popolazioni di pescatori e di cacciatori.

***

Ma i prodotti più interessanti della cartografia primitiva sono senza dubbio le carte fabbricate dai Polinesiani. I Polinesiani appartengono alla razza malese, cioè alla razza più meravigliosamente migratrice che esista, giacchè essa, colle sue piccole canoe e i suoi caratteristici *praos*, ha affrontato e vinto le vaste solitudini del Grande Oceano Pacifico e si è diffusa sopra uno spazio di oltre ventimila chilometri di larghezza dall'isola di Pasqua, di fronte alle coste del Cile, all'isola di Madagascar e alle terre del continente africano che le stanno di contro.

Così i Polinesiani hanno conosciuto e popolato i labirinti insulari dei quali è costellato quel vastissimo mare e molti di essi sanno disegnar la carta del loro arcipelago e di quelli più vicini sino alla distanza di tre e quattrocento chilometri. Già il grande navigatore Giacomo Cook, che negli anni 1768-1770 esplorò l'Oceano Pacifico, ebbe a valersi dell'abilità cartografica e delle conoscenze geografiche di un indigeno fahitiano, un certo Tupaia, che gli tracciò la carta e lo guidò nell'esplorazione delle isole della Società; ma in tempi più vicini a noi si sono avute prove molteplici che anche i Polinesiani delle Marianne, delle Caroline e delle Isole Marshall hanno conoscenze geografiche estese e sanno tracciar carte. Presso i Polinesiani delle Marshall si sono anzi, da pochi anni, scoperte delle vere e proprie carte nautiche delle quali si trovano ormai esemplari in tutti i più importanti musei d'Europa: a Berlino, al Museo Godeffroy; di Amburgo, al British Museum, ecc. Queste carte, o più

propriamente, rozzi plastici, sono formate da un intreccio rettangolare di bacchette di bambù sulle quali sono fissate delle conchiglie o delle pietruzze che rappresentano e nella posizione reciproca e nella distanza relativa, quelle di qualche arcipelago, come si può vedere dalla cartina. Senonchè osservando la carta polinesiana, si vede che oltre le bacchette che si incontrano ad angolo retto ce ne sono altre in varie direzioni ora concave, ora convesse e dapprima non si riuscì a comprendere a che cosa servissero, ma recentissimamente un ufficiale della marina germanica, che ha compiuto uno studio accurato di molte carte polinesiane, è riuscito a determiminare che quelle bacchette stanno a rappresentare la direzione del moto ondoso in seguito al soffio dei venti dominanti e così quelle carte sarebbero delle vere e proprie carte nautiche. Che più? gl'indigeni delle Marshall avrebbero anche una specie di scuola di cartografia giacchè una categoria di carte, dette *Mattang*, non serve ad altro che ad apprendere ai novizi il modo di costruirle e di adoperarle.

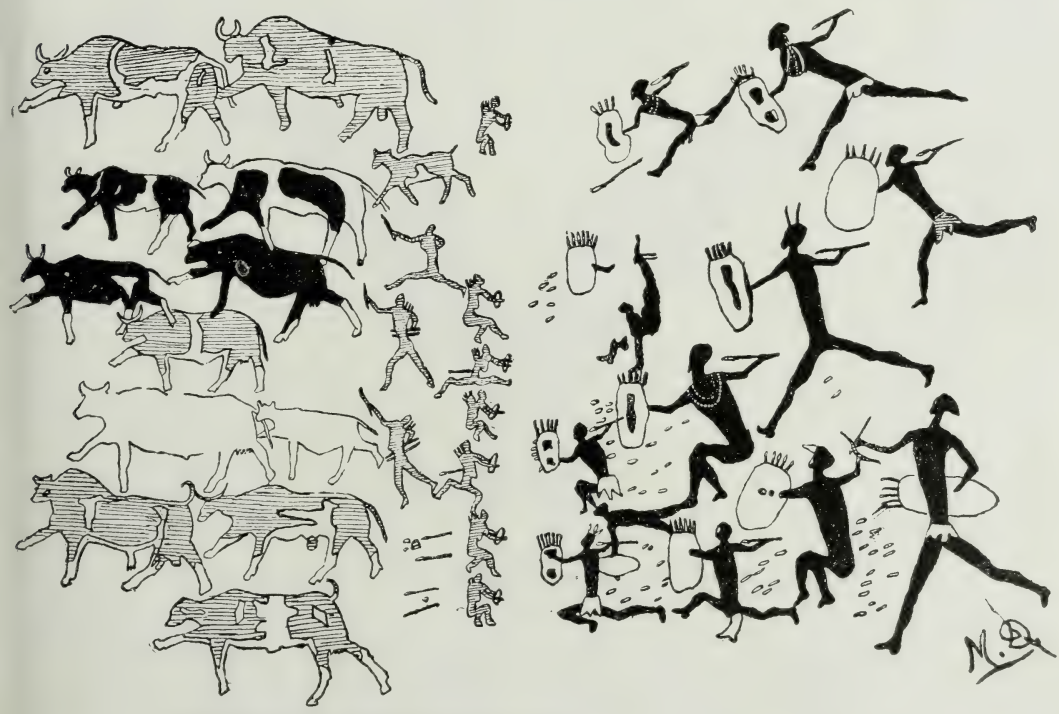


CARTA INGLESE RAPPRESENTANTE LE ISOLE RAFFIGURATE NEL PLASTICO POLINESIANO.

* * *

La cartografia si deve dunque ritenere come una delle più antiche ed estese manifestazioni della attività umana, sia che serva per esprimere ad altri i pensieri (onde la comparsa delle carte nella pittografia) o per la bizzarria di creare una novità ornamentale o per soddisfare ad una necessità della vita pratica. I primitivi prodotti cartografici sono certo assai imperfetti perchè mancano di uniformità nella scala, di correttezza nella valutazione delle distanze e di precisione nella orientazione, cose tutte che si possono ottenere solo mediante gli strumenti perfezionati inventati a civiltà avanzata, ma, a malgrado di tali difetti non deve essere menomata l' ammirazione nostra per questi primi tentativi di rappresentare all'occhio le fattezze del nostro pianeta.

ASSUNTO MORI.



QUADRETTO RAPPRESENTANTE UNA BATTAGLIA FRA BOSCHIMANI E BECINANI.

Volo meccanico e volo animale

Durante i recenti Circuiti aerei si ebbe più d'una volta occasione d'assistere ad un singolare spettacolo: quello di una corsa di velocità fra un uccello e la sua copia meccanica: l'aeroplano.

Si vide, per esempio, un giorno Latham filare traverso lo spazio mentre un grosso bozzagro si divertiva a sorpassarlo, sia scivolando sotto la macchina sia volteggiando intorno ad essa. Indi si lasciava superare per raggiungere nuovamente l'aviatore. Durante tutto il tempo in cui il monoplano si mantenne nell'aria, il rapido uccello svolazzò in questa guisa intorno ad esso, dando prova in certi momenti d'una velocità press'a poco doppia di quella realizzata dall'apparecchio.

Dai tempi più remoti, una delle maggiori ambizioni dell'uomo fu quella d'imitare gli insetti e gli uccelli ch'ei vedeva volare intorno a sè o solcare l'aria al di sopra del suo capo — e di slanciarsi nello spazio, la cui profondità attirava il suo sguardo.

La leggenda di Dedalo e di Icaro suo figlio, dimostra che fin dall'antichità greca si era sentita tutta la grandiosità del problema e se n'erano apprezzati i pericoli e le difficoltà.

Nonostante ciò, in epoche più prossime a noi, quanti inventori affidati alla loro ingenua audacia, hanno tentato al pari d'Icaro di adattare delle ali alle loro deboli braccia, ed hanno pagato colla loro vita la temeraria impresa! E sembrava ultimamente che si fosse rinunciato al sogno del volo, paghi d'una soluzione approssimativa, recentemente tradotta mediante i palloni dirigibili.

Ma questa falsa soluzione fu in realtà la frustata che doveva conferire nuovo impulso al *più pesante dell'aria*, e ad un tratto abbiamo veduto la macchina volante, studiata già dal grande Leonardo da Vinci, la macchina che aveva scoraggiato Ader e tanti altri ed ucciso Lilienthal, ricomparire sotto forma dell'*aeroplano*, forma che non è poi così nuova come generalmente ci si immagina.

E poichè è nostra intenzione di ricercare qui gli insegnamenti che la locomozione aerea deriva dallo studio dei volatili, passiamo quindi in rassegna le varietà innumerevoli che presenta nella serie animale l'ala, strumento stupendo di traslazione atmosferica.

Un grande numero di gruppi zoologici racchiude degli esseri dotati della facoltà d'innalzarsi nell'aria, accanto ad altri che ne sono assolutamente sprovvisti e che sono tuttavia, pel loro organamento assai prossimi ai precedenti.

Ciò soltanto ne indica che, sempre in conformità alle leggi della evoluzione, certe speci hanno potuto acquistare, grazie ad abitudini ed a movimenti particolari, delle speciali facoltà di locomozione che mancano ai loro parenti prossimi e che, finalmente, hanno modificata la foggia delle loro membra. Reciprocamente il difetto d'uso di tali membra ha dovuto determinarne l'atrofia.

Alcione librato nell'aria. — *Questo è l'atteggiamento che si osserva presso i grandi velieri della fauna marittima, quando, con le ali stese ed apparentemente immobili, descrivono dei cerchi maestosi intorno a bastimenti. - Essi scivolano così nell'aria per delle ore intere.*

INSETTI, MAMMIFERI, RETTILI E PESCI ALATI.

Prescindendo dagli insetti e dagli uccelli, presso i quali l'esistenza dell'ala costituisce la regola, si trovano dei rudimenti d'ali in molti altri gruppi del regno animale.

In certi mammiferi è facile studiare lo sviluppo di queste appendici. Basta citare quei quadrupedi — e sono varî tipi — che vengono confusi tutti sotto il nome volgare di *scoiattoli volanti:* essi presentano sui fianchi delle espansioni della loro pelle la quale viene a dilatare — presentandosene l'occasione — la superfice del corpo, formando così una specie di paracadute.

Una simile conformazione permette loro di saltare da un albero all'altro, superando delle distanze da 25 a 30 metri, ma sempre scivolando obbliquamente nell'aria.

Discesi che sono, non possono però rimontare sull'albero se non attaccandosi cogli artigli al tronco come gli altri quadrupedi aventi analogia con essi. Inoltre la loro lunga coda ed un lembo della membrana funzionante da alettone soste-

Come un Condor prende il volo. — *Correndo sul suolo al pari di un aeroplano che si slancia mediante le sue ruote, il Condor riesce ad acquistare una velocità sufficiente per prendere il volo. Ma gli abbisogna dare dei gagliardi colpi d'ala prima di potersi alzare.*

nuto da un osso particolare, che parecchi di questi animali possiedono, permettono loro di modificare la direzione dello slittamento aereo.

I galeopitechi, animali d'aspetto stranissimo ai nostri occhi d'europei, possiedono pure quest'organo rudimentale del volo, ma ad un maggiore grado di sviluppo. La loro coda è compresa nella membrana dei fianchi, ed oltre a ciò, le dita degli arti anteriori sono lunghi e palmati, particolare interessantissimo questo, poichè non trattasi d'un animale nuotatore.

Se noi studiamo il modo col quale si forma l'embrione d'un pipistrello, vediamo che le lunghe falangi funzionanti da nervatura dell'ala si sviluppano tardivamente e che, ad un certo punto della vita embrionale, l'ala non è che una mano palmata ed identica esattamente a quella dei galeopitechi, animali che Cuvier aveva classificato, non senza ragione, a lato dei chirotteri (pipistrelli). Presso questi ultimi, esiste una vera ala di diversa conformazione da quella degli uccelli, ma sovente della stessa potenza.

Parecchi pipistrelli possono fare dei lunghi viaggi in poche ore e senza riposarsi; anzi, è stato constatato che parecchie categorie, fra essi, emigrano ogni anno alla ricerca del loro nutrimento a somiglianza delle rondini e di altri uccelli.

Al contrario la pernice ed il passero sono incapaci di *slittare* e non volano che precipitando i battiti delle loro ali corte, larghe ed arrotondate.

I procedimenti del volo sono differenti secondo le speci; ma generalizzando, esso si può dividere in due modi principali: *volo pianeggiante* e *volo remigante*.

Nel volo pianeggiante l'uccello si mantiene sull'aria con le ali spiegate ed apparentemente immobili, per quanto il volatore vada modificando leggermente la sua posizione, secondo le direzioni ch'esso vuol prendere. I grandi uccelli sostengono sovente questo volo per delle ore intere.

Ma se questi enormi volatori, scesi a terra, non hanno innanzi a sè uno scoscendimento per rituffarsi nell'atmosfera, oppure uno spazio libero per prendervi la rincorsa, come fanno appunto gli aeroplani, difficilmente riesce loro di spiccare ancora il volo.

E' in tale modo che gli indigeni delle Ande catturano il condor, questo avvoltoio gigante che vola ad un'altezza di parecchi chilometri. Lo si attira mediante un'esca entro una breve zona, tutta circondata e chiusa da un'alta palizzata.

Non potendo, una volta calato, correre sul suolo per prendere il suo slancio, il grande uccello è impossibilitato al volo e vien fatto prigioniero.

L'Aquila librata in aria. — *Al di sopra della preda intravista descrive dei grandi cerchi concentrici prima di precipitare sulla vittima designata.*

La vecchia fiaba del dragone ha fatto credere all'esistenza di rettili alati. Infatti nell'epoca secondaria dovevano vivere dei rettili provveduti d'ali membranacee. I residui fossili rinvenuti negli strati del suolo corrispondenti a detta epoca lo testimoniano inoppugnabilmente.

Il piccolo dragone volante dei tempi nostri non dispone di vere e proprie ali, ma di semplici espansioni membranose de' suoi fianchi, innervate per mezzo di false costole. Tale organo costituisce per l'animale un paracadute analogo a quello testè descritto parlando degli scoiattoli volanti.

Vi sono anche dei pesci volanti come le così dette rondinelle di mare.

Si è voluto negare che le larghe pinne di questi pesci potessero permettere un volo reale. Si pretendeva che il loro volo non fosse che un salto fuor d'acqua, salto prolungato mercè l'azione delle natatorie stese a guisa di paracadute.

Ma degli osservatori degni di fede hanno visto queste pinne agitarsi come vere ali, in modo che il volo — pur essendo incompleto — ci offre la transizione fra lo slittamento del paracadute di cui son provvisti i dragoni ed il volo prolungato e sostenuto del pipistrello e dell'uccello.

Presso gli insetti si riscontrano tutte le varietà del volo, dal salto della cavalletta sorretto dal paracadute dell'ala, fino al volo possente e rapido delle grandi libellule che non ha nulla da invidiare a quello delle rondini, fino al volo scosso ed incerto delle farfalle di cui le ali paion troppo grandi per il loro debole corpo.

Ma il volo perfetto è quello degli uccelli.

L'ala stretta, allungata ed appuntita del falco, del martin pescatore, della rondine e dell'alcione permette un volo a movimenti rallentati e *scivolante*, senza impiego di grandi sforzi.

UN INSETTO GRANDE COME UN CAVALLO AVREBBE UNA VELOCITÀ SUPERIORE A QUELLA DI UN OBICE.

Gli uccelli, volando, raggiungono delle velocità enormi. Un illustre colombofilo, Van Roosebeck, opina che un piccione viaggiatore possa facilmente realizzare una celerità di 125 chilometri l'ora. Un piccione percorse i 398 chilometri che separano Parigi da Spa in cinque ore, vale a dire ad una velocità sostenuta di 80 chilometri l'ora durante tutto questo tempo. Un autore degno di fede affermò che un altro piccione viaggiatore superò 30 chilometri in 20 minuti. In questi tre casi i volatili hanno percorso rispettivamente 36, 25 e 26 metri al secondo.

Marey ricorda che mentre i treni che vanno a 18 metri al secondo sorpassano i passeri e le cornacchie, sono alla lor volta sorpassati dai piccioni e dalle rondini.

Quanto ai martin pescatori, si crede generalmente che siano capaci di fornire una media di 180 chilometri all'ora. Essi sono infatti i più rapidi fra tutti gli uccelli.

Il vento, d'altra parte, è un fattore che non si può trascurare quando trattisi di apprezzare la velocità di questo o di quell'uccello.

Van Roosebeck dice che, volando contro un vento impetuoso, i piccioni viaggiatori avanzano cinque o sei volte meno forte che non volando in aria tranquilla.

Se un volatile s'innalza in un'atmosfera di cui gli strati superiori sono meno densi di quelli inferiori, essendo meno sostenuto, la sua velocità viene ridotta. Al contrario, se si abbassa, esso progredisce più rapidamente. Si cita il celebre piccione *Gladiateur* che andò in un giorno da Tolone a Versailles, coprendo così una distanza di 530 chi-

lometri. Si racconta anche la storia di un falco d'Enrico II, il quale, perduto in una foresta di Fontainebleau, fu ritrovato il giorno seguente a Malta. Esso aveva dunque superato, in meno di due giorni, la bellezza di 1400 chilometri.

Un'altra caratteristica del volo consiste in ciò, che la superficie delle ali per una medesima unità di peso diminuisce a misura che aumenta la grandezza dell'animale.

Parimenti, più il volatile è piccolo e più i suoi battiti d'ala sono rapidi.

Il passerotto compie 13 battiti al secondo, il piccione 8, l'allodola 5, mentre le ali del colibrì battono con una tale rapidità che non si possono più percepire.

Se l'uccello reca un peso supplementare, i suoi battiti d'ala sono più rapidi.

Si pretende che la mosca comune dia ordinariamente 600 colpi d'ala al secondo e nel medesimo tempo progredisca di 8 metri, velocità che in caso d'allarme può diventare 6 volte maggiore, superando quella d'un cavallo puro sangue al galoppo. Proporzionalmente un insetto grande come un cavallo andrebbe più rapido di un obice.

IL CERVO VOLANTE ANTENATO DELL'AEROPLANO?

Lo studio del volo degli uccelli, degli insetti e dei pipistrelli può essere utile guida ed ispirazione agli uomini che costruiscono degli aeroplani, per quanto i motori artificiali inventati fin quì non rassomiglino che di lontano ai motori viventi offertici a modello dalla natura.

Come le due ruote della bicicletta e le quattro ruote dell'automobile hanno assai poca analogia con le gambe dello struzzo e con le zampe del cavallo — per citare il bipede ed il quadrupede più veloci — così l'aeroplano non si può considerare una copia diretta dell'insetto o dell'uccello, bensì un'applicazione del cervo volante.

L'aquilone ordinario, a lunga coda, ha servito di modello al monoplano. Il biplano, come il multiplano a cellule, ricorda il cervo volante giapponese che ha press'a poco la stessa forma.

L'idea di trasformare il cervo volante in macchina aerea capace di trasportare degli uomini non è così nuova come per lo più si suppone. Senza parlare dei disegni e delle note sulla macchina per volare che lasciò Leonardo da Vinci — nel 1843, l'inglese Henson aveva proposto un apparecchio aereo che è un vero monoplano, molto somigliante a quelli che noi ammiriamo attualmente.

L'ANITRA SELVATICA E IL MONOPLANO. — *Tra il grazioso monoplano Latham e l'anitra selvatica che solca fulmineamente il cielo e rade le acque, corre una grande analogia di forma. Quasi tutti gli organi dell'uno si ritrovano nell'altra.*

Disgraziatamente, il motore a vapore — il solo che fosse conosciuto in quell'epoca — era troppo pesante per consentire che la macchina s'innalzasse. Occorse l'invenzione dei motori a scoppio, perfezionati coll'applicazione all'automobilismo, perchè l'aeroplano potesse uscire dall'oblio in cui era rimasto e prendesse il suo slancio glorioso.

Nel 1867, qualche anno dopo il primo tentativo di Henson, un certo Wenham, inglese egli pure, riprese la questione e propose un apparecchio a piani sovrapposti, ch'egli fu il primo a battezzare col nome d'aeroplano.

Nella sua teoria questi piani sovrapposti dovevano aumentare la superficie portante, pur diminuendo lo spazio occupato orizzontalmente dall'apparecchio e rendendolo più stabile.

Il suo aeroplano fu costruito da Stringfellow. Era un triplano a coda. Ma per il peso eccessivo del motore anch'esso non potè abbandonare il suolo.

Tali furono gli esordi dell'aeroplano. Si sa ormai che sia diventata questa invenzione per merito dei Wright, dei Bleriot, dei Farman, dei Voisin, dei Latham. Essa ha già avuto le sue grandi giornate ed anche i suoi martiri. Da Lilienthal a Ferber è una lunga e magnifica teoria i lottatori caduti della temeraria battaglia. Da ciò a torto si vorrebbe inferire una conclusione contraria al volo meccanico. Poichè tutte le grandi scoperte hanno le loro vittime.

Il naturalista Pettigrew fu il primo a dimostrare che il movimento dell'ala dell'uccello e dell'insetto è paragonabile, a quello dell'elica, notando come la punta di quest'ala descriva nello spazio un 8. L'uccello artificiale riprodotto su questo principio dovrebbe essere provvisto di due eliche rappresentanti le due ali dell'uccello. Fu questa idea a suggerire l'elicottero, il quale però rimase sempre un giocattolo fanciullesco.

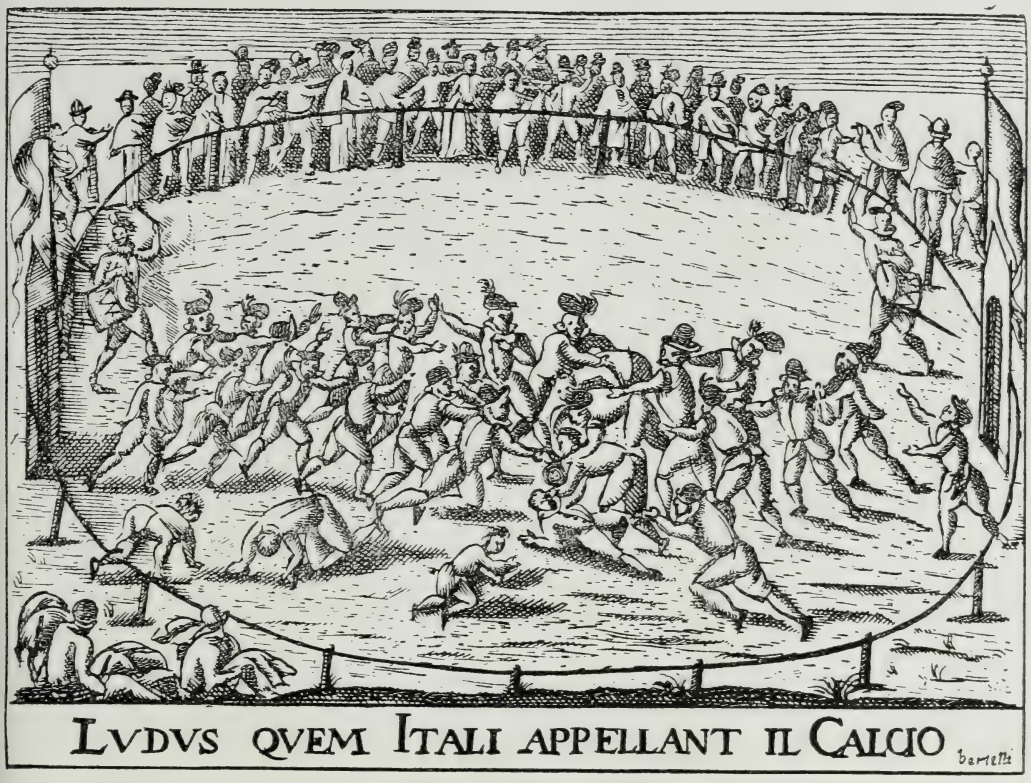
Ci si orienterà dunque su questa via nel caso che l'aeroplano si dimostri inferiore al compito affidatogli? Ce lo dirà l'avvenire.

Teoricamente sembra però, che combinando un sistema d'eliche orizzontale con l'elica già in uso gli aeroplani si otterrebbe un apparecchio più somigliante nei suoi movimenti al volo degli uccelli e degli insetti ed avente maggiori garanzie di stabilità.

(*Je sais tout*).

Viaggi gratuiti per tutti i Soci del Touring Club Italiano

che presentano nuove adesioni al Sodalizio con le norme indicate a pagina 63, 64 e 65 della "Rivista" di Febbraio.



IL GIUOCO DEL CALCIO NEL 1500. *(Da una stampa italiana del secolo XVI).*

Sports di piccoli e trastulli di adulti

(Le origini dei giuochi).

I giuochi sono la vera ginnastica naturale, la base dell'educazione fisica, poichè servono ad applicare utilmente le esuberanti energie fisiche dell'infanzia: i giuochi fanciulleschi poi a poco a poco — con una linea di demarcazione così incerta da venir difficilmente segnata — entrano con un'etica nuova, con manifestazioni più complesse, nello *sport*, questa attività regolata, corretta, modificata dalla scienza, dal metodo, dalla consuetudine... e dalla moda.

Vale la pena di accennare per quanto fugacemente ai nostri lontani giuochi e parlare di alcuni di questi vecchi amici che qualche «laudator temporis acti» vorrebbe richiamare in uso per ciascun paese, come cosa nazionale, efficace, rispondente al carattere e alla tradizione.

PUTTI CHE GIUOCANO AL «PALETTO».
(Da un affresco pompeiano).

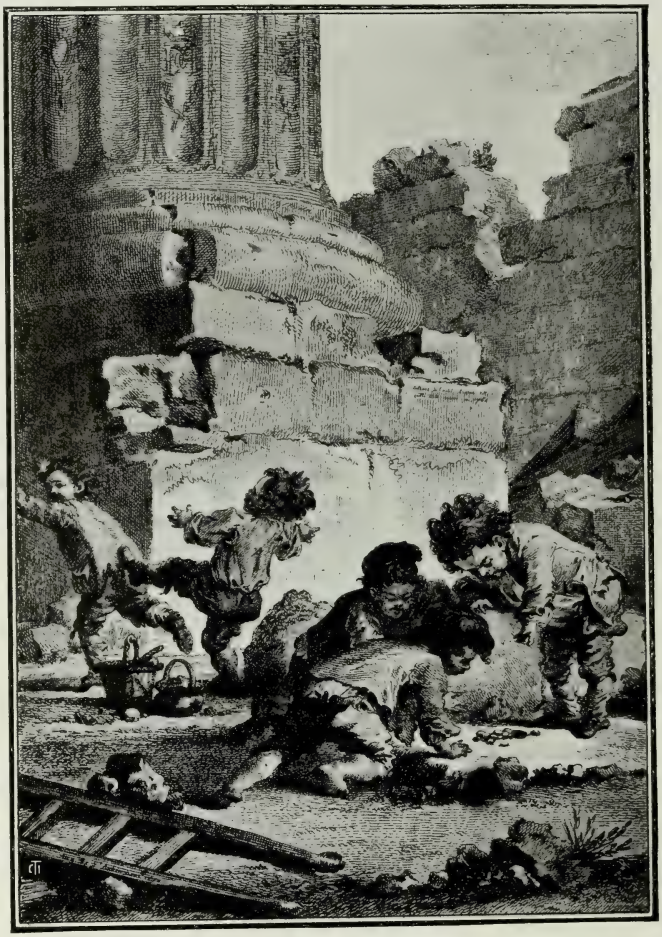
Ecco, per esempio, il giuoco più semplice e più primitivo, quello del cerchio. Da che mondo è mondo si sono visti ragazzi, e sempre se ne vedranno, intenti a spingere ed inseguire lo scorrente disco di legno che alcuno può elevare a simbolo ed immagine della vita. Di esso parla anche un illustre scrittore romano, Properzio, e lamenta che le giovanette più non si esercitassero a questo trastullo, così efficace a conferire vivacità, snellezza, armonia alle membra adolescenti; ma il vecchio Properzio avrebbe di che consolarsi passeggiando, dopo la bellezza di quasi due millenni, nei pomeriggi primaverili, pei nostri parchi e pei giardini pubblici.

E' questo il divertimento naturale: trova per il cerchio argomento di corsa tanto il figlio

del selvaggio come il *bebè* elegante sotto lo sguardo dell'impeccabile *bonne*.

Anche un altro *sport* infantile, pur venerando per età, si rinnova, ma è già modificato, ha cambiato nome in questi giorni, e come una conquista si spinge ora ad un'altezza e ad una tecnica impreveduta: il « cervo volante » che è stata « la più elevata aspirazione » della nostra lontana fanciullezza.

La scienza ha — fin dal suo nascere — tenuto a battesimo questo giocattolo e così pure l'aristocrazia... coreana: il cervo volante fu reso illustre da Franklin, ed i nobili di Corea lo avevano come loro blasone; e quando il re dormiva i cortigiani dovevano dare al vento il «cervo volante» come intermediario di protezione e messaggio presso gli dei.



LE BIGLIE. (*Da una stampa francese del sec. XVIII*).

Ha delle vere benemerenze questo trastullo: nel 1798 durante la guerra d'Egitto, con tale giuocattolo venne esattamente misurata ad Alessandria l'altezza delle colonne di Pompeo, e, prima assai della Mongolfiera, il « cervo volante » sorresse le aspirazioni umane nella navigazione aerea: vi era nel gingillo che il vento agitava e faceva fremere nella lunga chioma, la crisalide delle grandi scoperte d'oggidì, una comunicazione fra il cielo e la terra, qualcosa come una speranza che si dirizzava verso l'infinito.

Ma più ancora: esso doveva porgere agli uomini un mezzo di trasporto e si narra che nel 1600 un pescatore di Bretagna abbia avuto il folle ed eroico coraggio di tentare la traversata della Manica per mezzo di un enorme « cervo volante ».

Ecco quindi il precursore e l'ispiratore di Bleriot, l'antico e modesto capostipite d'una superba generazione di aeroplani.

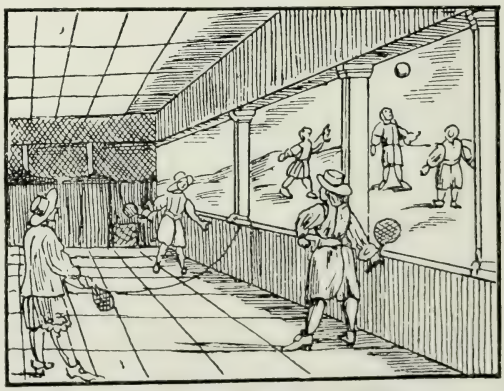
Certo è il giocattolo dell'equilibrio e dell'esattezza. Anche il piccino che fabbrica la sua piccola «cometa» — come la chiamano a Milano — deve curarne l'equilibrio, le proporzioni, la leggerezza del telaio, la sua resistenza contro l'atmosfera agitata: sa le difficoltà di queste leggi, l'inesorabilità del vento, e non ignora che basta un po' di temporale, uno sbuffo a distruggere il suo trastullo.

Fu sopratutto nuovo strumento d'esperienze scientifiche. Il cervo volante verrà in gran parte soppiantato dall'aeroplano, dal dirigibile, dai mille palloncini a gas vario colorati: ma la mente ritorna sempre al modesto aquilone che nelle belle giornate abbiamo trascinato, trepidanti, nella corsa per il cielo azzurro di primavera.

***

Non vi è nulla di nuovo al mondo: alcuni dipinti di Pompei e di Ercolano ci spiegano appunto come i monellucci della grande romanità si divertissero nella identica guisa dei nostri ragazzi, quando, come canta il poeta:

... gridando
sulla piazzuola in frotte
e qua e là saltando,
fanno un lieto rumore



GIUOCO DELLA PALLACORDA.
(*Da una stampa del secolo XVII*).

Ecco, per esempio, due dipinti curiosi di Ercolano che nella loro grazia e nella loro finezza rappresentano tre amorini intenti ai loro giuochi: uno ci descrive pittoricamente un giuoco che tutti abbiamo praticato, ed al quale dobbiamo le prime ansie, l'attesa dell'im

GIUOCO A «CAPONASCONDERSI». (*Da un dipinto del secolo XVIII*).

GIUOCO DEI «QUATTROCANTONI». (*Da una stampa francese del secolo XVIII*).

GIUOCO ALLA PALLA COL TAMBURELLO, AL CERCHIO ED AGLI SCACCHI. (*Da stampe del secolo XVII*).

preveduto, il trasalire della sorpresa: il giuoco del «caponascondersi». L'altro giuoco è un po' più complesso, ma ancora in voga in qualche parte: quello del *paletto* ed i ragazzi si colpiscono con due piccoli giunchi e con un certo formalismo, mentre un terzo fa... da potenza neutralizzante.

E cento e cento sono questi giuochi con qualche variante: nei giardini pubblici di Venezia e di Milano, per esempio, i bimbi giocano come a Napoli od a Palermo o come i bimbi di Berlino o di Stoccolma con differenze lievi, di intonazione, di gesti, di metodo. Il loro istinto imitativo si diffonde e si compenetra ed è eminentemente internazionalista: un viaggiatore narra che anche i bimbi giapponesi eseguiscono il «giro tondo» pressapoco come i nostri piccini quando in coro cantano: *E' arrivato l' ambasciatore!*

E' ben vero che vi sono dei giuochi classici che permangono ancora immutati attraverso le età: la trottola, il giuoco dei quattro cantoni, i trampoli, la corsa, la barra, la palla, e anche un giuoco italiano per eccellenza, e che, come molte cose nostre, ci è ritornato qualche anno fa camuffato e ringiovanito con un nome esotico: «il calcio».

IL CERVO-VOLANTE,
(*Da una stampa francese del secolo XVIII*).

La trottola che i francesi chiamano «le sabot» e che, si può dire, in ogni città d'Italia prende nome diverso, è quel piccolo cono di legno — di cui parla persino Callimaco 579 anni prima di Cristo — a cui la frusta del fanciullo imprime una rotazione vorticosa abbattendosi con percossa violenta ritmica ed insistente.

La «trottola meccanica» (in francese «toupie») è una innovazione, e quasi una degenerazione dell'antica trottola, e risale al 1600, epoca della sua invenzione.

E' un trastullo tranquillo, ronzante, una facilitazione ed una semplificazione della scienza: la «trottola frustata» richiede energia, un lavoro muscolare, l'esperienza del colpo, mentre la se-

conda evita ogni fatica, ogni sforzo, a dispetto dell'arcigno educatore che scrisse: « Colui che inventerà il mezzo per risparmiare alla gioventù qualche fatica, ispirerà maggior orrore per il lavoro ».

Massima di una rigidità e di un pessimismo esagerato.

***

« I quattro cantoni » è un giuoco che era in voga nel 1700, un giuoco che come quello del fazzoletto e del caponascondersi, formava il passatempo della società elegante: fatiche tenui, burle incipriate, lieta convivenza nei vasti parchi ombrosi fra fruscii di seta. La mostra della grazia, della bellezza, la possibilità di rannodar intrighi, leziose biricchinerie di abati e cicisbei facevano prediligere questi *sports* infaticosi e assai galeotti, nella spensieratezza di quell' epoca ed in Francia specialmente.

FARE A NASCONDINO.

(*Da un affresco pompeiano*).

E vi sono laudi, ditirambi, sonetti — una letteratura leggera, confettata, vacua ed arguta — che li decanta, lodando la perspicacia del giuocatore, lo slancio, la fisonomia ingannatrice di chi non vuol perdere il suo posto. Ma pure tale giuoco può essere simbolo dell'ambizione: — Pompeo, Cesare, Crasso ed Antonio non si giuocarono forse ai quattro cantoni l'impero romano?

Ma di fronte ai miti giuochi pastorali altre epoche diedero trastulli tragici, orribili che l'ingenuità fanciullesca rendeva, con la sua incoscienza, più crudeli e raccapriccianti.

In Francia — per esempio — durante il terrore alcuni genitori avevano trovato cosa opportuna ed altamente educativa offrir ai bimbi loro come giuocattolo una ghigliottina in miniatura; e tale ambito giuocattolo destava l'invidia dei compagni. Si dava allora la caccia ai gatti, ai cagnolini e chi portava una bestiola da decapitare aveva il diritto di assistere all'esecuzione che si svolgeva nei cortili e con molta solennità! I fanciulli per il divertimento imitavano perfettamente quello che « i grandi » facevano per la politica sulle pubbliche piazze!

Anche il «giuoco della barra» ripete la sua origine da noi: è una competizione aspra, un esaltamento momentaneo dello spirito di parte, una sfida partigiana di fazioni: trastullo quindi medioevale ed italiano per eccellenza! Ma del resto si assicura che anche i giovani dell'antica Grecia lo conoscessero, ed ora « si combatte » in tutte le ricreazioni dei collegi e persino nei seminarî. Due parti si contendono la vittoria alla corsa, fanno i loro prigionieri, le loro sortite guerresche, ed il punto d'onore viene contestato con l'accanimento di nemici che si sfidano.

Uno storico racconta che la rivoluzione di Genova del 1797 è scoppiata appunto dopo una « partita alla barra » ed era un divertimento molto in voga anche in Francia dopo il 1789. Una dama di compagnia dell'imperatrice Giuseppina — madamigella Lenormand — narra che nel parco di Saint Cloud si giuocò una volta alla barra e Giuseppina, correndo, raggiunse Napo-

GIUOCO DEL PALLONE. (*Da una stampa del secolo XVII*).

Il « diabolo » come giuocavasi durante l'epoca del primo impero. (*Da una stampa francese*).

leone e lo afferrò per la falda del vestito gridando: — Sei mio prigioniero! — Mai e di nessuno — rispose Napoleone — e volontariamente, benchè ridendo, diede uno strappo tanto violento che quasi l'imperatrice perdette l'equilibrio e stette per cadere.

***

Ecco per esempio « i trampoli» metà trastullo, metà arnese di lavoro in alcune regioni; nei pastori delle lande specialmente per sorvegliare le pecore.

All'epoca di Roma mimi e saltatori nelle danze bacchiche salivano sui trampoli imitando i satiri dal piede caprino; poi nel medioevo vi furono spettacoli, mascherate, lotte sopra le alte stampelle: i lottatori — canta un'antica leggenda — sembrano dei titani!

Lunga è la sfilata dei trastulli infantili e degli adulti: i giuochi ufficialmente constatati sono più di 300, alcuni caduti nell'oblio, altri rinnovati con moderno fervore: la corsa, per esempio, giuoco nostro anche questo, che la classica antichità consegnò al medioevo, cosicchè Dante scrisse:

... coloro
che corrono a Verona 'l drappo verde
per la campagna.

Ora però non si corre soltanto per il drappo verde.

Altri come il *cricket*, il *lawn-tennis* ebbero in Italia altri nomi, ma si giuocarono anche da noi nel 1600, nel 1700 e nella prima metà del secolo scorso: ma prima di tutti noi vantiamo quelle gare che si chiamano la palla, il pallone, il calcio, la racchetta.

Una stampa del 1500, con la chiarissima dicitura latina, è la migliore dimostrazione come il *foot-ball* sia un nostro parente strettissimo camuffato da inglese.

Anche il pallone diede alla gioventù italiana delle prove difficili, delle nobili gare, e la canzone Leopardiana corona il campione di classico alloro:

Te rigoglioso dell'età novella
Oggi la patria
Gli antichi esempi a rinnovar prepara.

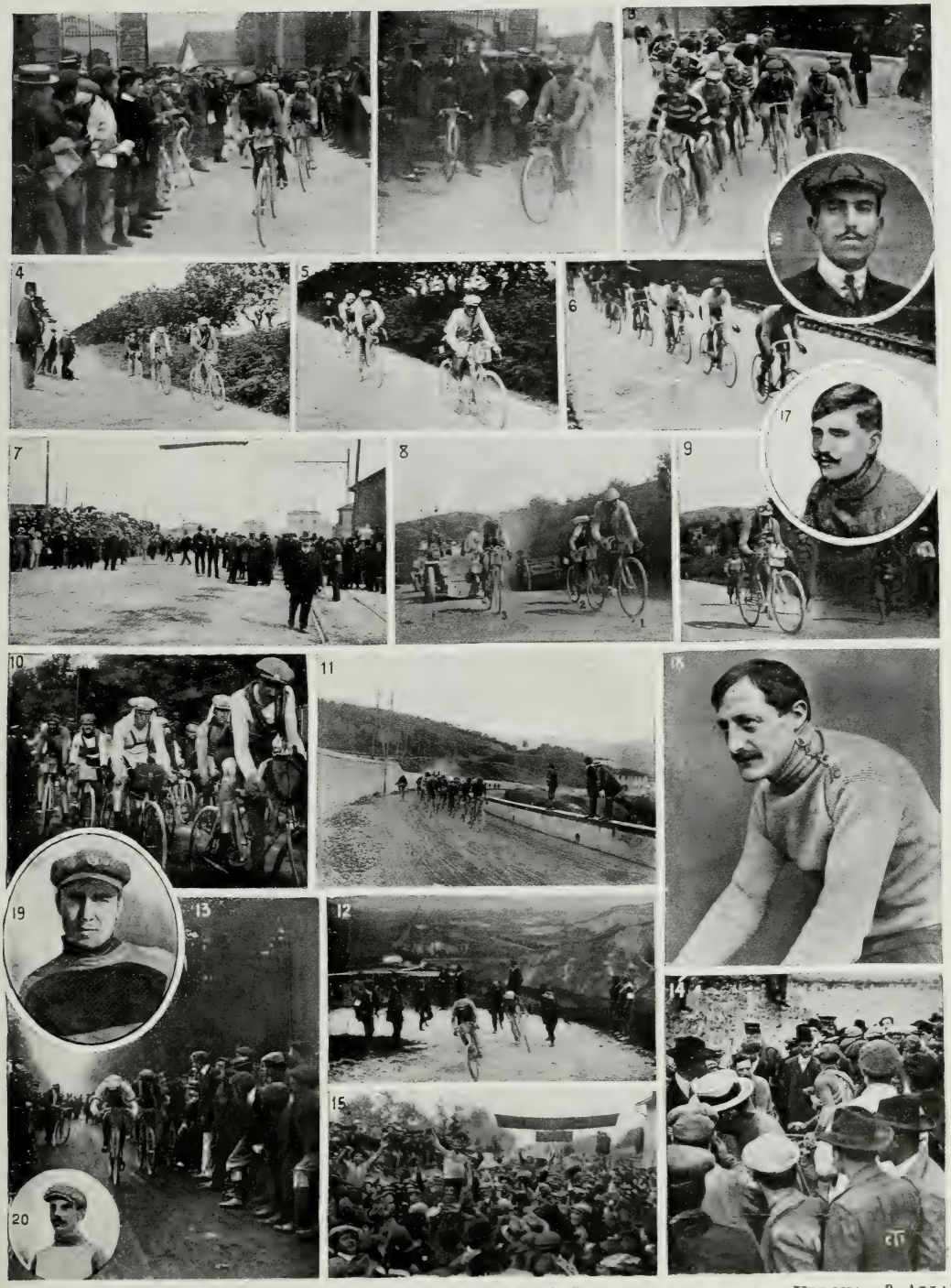
Altre fortissime gare la civiltà ha del tutto, o quasi del tutto cancellato: i ludi gladiatori, ridotti ora a più modeste proporzioni di cui rimane la « lotta » e la « boxe » il lancio del « giavellotto » quello dell'arco e della balestra — che ancora in qualche paese della Russia — come si vede dall'incisione — è esercitato negli ozî domenicali. Da noi il tiro a segno li ha soppiantati completamente.

Ma per terminare accenniamo ad un trastullo fanciullesco che ha ora una diffusione enorme: il *diabolo*. Da dove è venuto lo strano giuoco? Dalla Cina e portato ai primi del 1700 da un missionario che lo descrisse e lo presentò ad un ministro del Re di Francia, Mons. Bertin, grande amatore di cose singolari. In Cina i venditori ambulanti adoperavano il « diabolo » per chiamar la gente e per annunciare il loro avvicinarsi. In seguito si acclimatò, si diffuse, si lanciò ovunque, e il passatempo fu illustrato da stampe satiriche, da allegre barzellette, da motti salaci. Durante il primo impero napoleonico giocavano i piccini ed i grandi.

Ora il grazioso giuoco cinese — fatto di calma, di attenzione, di misura, d'equilibrio — è stato raccolto dalle nostre fanciulle ed è di transazione tra due età: quella della bambola, e l'altra... dei primi palpiti.

Così spesso il « diabolo » precede... il fidanzato.

GUIDO VICENZONI



1. La traversata di Verona del gruppo di testa - 2. Luigi Ganna passa per Verona - 3. Alla rincorsa dell'avanguardia verso Udine - 4. Un inseguimento di Corlaita, dopo Ferrara - 5. Traverso il piano ferrarese: Bruschera e Danesi staccati - 6. Alla volta di Bologna in fila indiana - 7. Il traguardo di Bologna in attesa dei corridori - 8. Una gara... ciclo-alpinistica sulla vetta della Selligata (Pesaro): 1. Azzini L.; 2. Petit Breton; 3. Gaioni - 9. Sulla Selligata: Goi Sante distanziato - 10. La partenza di buon mattino da Teramo - 11. Traverso gli Abruzzi - 12. Brocco ed Albini alla conquista di... Aquila - 13. L'arrivo a Napoli - 14. Un tumultuoso controllo a Sulmona - 15. L'arrivo a Firenze - 16. Azzini Ernesto vincitore della 1ª tappa - 17. Dortignacq vincitore della 2ª tappa - 18. Galetti, il pronosticato trionfatore del «Giro» - 19. Albini, vincitore della 4ª tappa - 20. Brocco, il più valoroso della squadra francese.

Uomini ed episodi d

1. Cheuret su biplano « Farman » - 2. Duray su biplano « Farman » - 3. Molon idem - 4. Kuller, monoplano « Antoinette » - 5. Signora Paulhan e Molon - 6. L'italiano Cattaneo, pilota d'un monoplano « Bleriot » - 7. Ffimoff, biplano « Farman » - 8. Chavez, idem.

ncorso Aereo di Verona.

1. Le tribune da L. 10 - 2. Gli storici del Circuito Aereo - 3. Paulhan passa al di sopra dell'Arena - 4. La madre di Paulhan lo saluta durante un volo - 5. Una collisione aerea. Gli aeroplani di Cheuret e di Kuller si scontrano - 6. Duray in volo, un poco prima del periglioso accidente toccatogli - 7. Il biplano di Duray immediatamente dopo la caduta - 8. Il Duca degli Abruzzi si reca ad assistere ad una «partenza» - 9. Smontaggio del biplano di Duray - 10. I cavalli trascinano la carcassa dell'aeroplano infranto - 11. Il duca degli Abruzzi visita gli «hangars» - 12. Il campo d'aviazione di Verona - 13. Il sindaco di Verona.

IL TURISMO NELLA LEGISLAZIONE E NELLA STATISTICA

Targa portante il numero di un'altra.

La ottava Camera correzionale di Parigi condannava a due mesi di prigione con dilazione il signor Vincent per aver applicato alla sua automobile un numero che era stato dato alla Contessa Ducos che intervenne al processo come parte civile ottenendo 100 lire a titolo di danno. Il Tribunale aveva cioè assimilato il fatto alla usurpazione del nome di un terzo colla conseguenza di poter determinare l'iscrizione di una condanna nel casellario giudiziale di un terzo.

Il Vincent vinse in appello e la Corte lo liberò dall'accusa poichè se si ammette che il prendere un altro numero può assimilarsi a l'usurpazione di un nome bisogna che quello che ha preso il falso nome fosse sotto il pericolo di una contravvenzione portante in caso di condanna, alla sua iscrizione nel casellario giudiziale, ma il caso del Vincent non è di questi, perciò l'usurpazione del numero non ha potuto costituire il delitto speciale attribuitogli.

Il diritto dei proprietari di terreno e l'aeronautica.

La Commissione del contenzioso e degli studî giuridici dell'Aero Club di Francia, colpita dai procedimenti impiegati da certi proprietari dell'Oise per impedire le evoluzioni di un dirigibile francese mediante il collocamento di pali altissimi legati fra loro da fili di ferro, ha esaminato la grave questione, dichiarando che in ciò vi è un abuso di diritto che nuoce allo sviluppo dell' aeronautica, ed ha nominato una Sotto-commissione perchè prepari delle proposte legislative che impediscano il ripetersi di simili inconvenienti.

L'aeronautica militare inglese.

Lord Montagu de Beauliu ha interrogato alla Camera dei Lordi il Governo inglese di quanti dirigibili ed aeroplani dispongono le autorità militari britanniche e se non intendono aumentarne il numero. Lord Lucas, Sotto segretario di Stato alla Guerra, dichiarò che finora nessun esperimento con aeroplani venne fatto da parte del Governo, mentre si stava costruendo un grande dirigibile a tipo rigido ed un altro se ne costruirà fra un anno per la Marina; lo stesso si sta facendo per la Guerra la quale ha pure ordinato due dirigibili all'estero.

Infine lord Lucas disse che 2 650 000 lire vennero impostate sui bilanci Militari per l'aeronautica, e questa è la migliore dimostrazione dell'interessamento che il Governo prende per lo sviluppo degli studî per la navigazione aerea.

Produzione e smercio del caoutchouc.

A chi voglia conoscere dove vada la produzione della gomma, crediamo che uno studio relativo all'industria automobilistica americana possa dare soddisfacente schiarimento. Due delle più importanti Ditte tedesche fecero esse stesse uno studio dei principali centri americani dell'industria delle automobili; e predicono per l'anno in corso una produzione di poco inferiore ai 300 mila veicoli, che, calcolati in media a 6250 lire l'uno, rappresenterebbero il valore di circa due miliardi. L'anno scorso il signor Durant, presidente della « General Motor Car Company » di New York, predisse pel 1910 il più grande sviluppo annuale finora raggiunto calcolandolo a 200 000 veicoli. Il giornale *Hub* degli Stati Uniti fissò la produzione del 1909 a 125 000 veicoli e quella dell'anno corrente a 200 000, *dei quali* 165 000 *vetture per turismo*, 30 000 per uso industriale, e 5000 a vapore ed elettricità, per il valore di un miliardo. I centri principali di tale industria sono Detroit (Michigan) produzione 1910 circa 100 000 veicoli; Flint, con 41 000 veicoli; Indianopoli e Cleveland con 32 000 ciascuno. D'altra parte non si può aspettare un adeguato incremento nella produzione del caoutchouc.

Automobili a Shanghai.

Rapporto inviato al Ministero di Agricoltura e Commercio:

In fatto di automobilismo non sarebbe difficile introdurre nella piazza di Shanghai marche italiane, ma però ad una condizione, e cioè: che le Ditte interessate non si limitassero ad inviare cataloghi ai loro rappresentanti, ma inviassero anche e subito, un piccolo *stock* a campione da poter essere mostrato agli acquirenti. Non è che così che può esservi speranza di fare affari e lo hanno compreso parecchie Ditte trafficanti in tale commercio su quel mercato, le quali offrendo al pubblico i loro magazzini ben forniti di diversi modelli, grandezze e potenzialità, hanno ben presto esauriti i loro *stocks*.

Per quella città, tutta in pianura, e con un sistema stradale assai limitato, sarebbero adatte vetturette di prezzo non molto elevato e della forza di 12 cavalli. Attualmente sono in circolazione a Shanghai 133 automobili e tal numero tende sempre ad aumentare.

Pei canotti automobili invece, non c'è, finora, molto movimento; se ne contano appena 28, ma se anche per essi si potessero mostrare dei bei campioni, non mancherebbero certamente gli affari.

Si deve poi tener conto che quella regione è una vasta rete di canali, e che gli *sportmen* i quali si recano nell'interno per partite di caccia, ecc., coi loro *house boats* cominciano a sostituire alla vela, ai remi ed al rimorchio gli *steam-launches* (motori a petrolio). Un canotto automobile importato ultimamente dalla *New York Import and Export Cy.* della lunghezza di 50 piedi e con motore a gasolina ha compiuto felicemente il viaggio da Shanghai ad Hankow, una distanza di circa 600 miglia, sull'Yangtzekiang.

Di vetture automobili italiane non ne esiste finora a Shanghai che una sola.

Il traffico di Londra.

La Commissione del traffico londinese ha pubblicato un rapporto sul traffico della capitale inglese.

Si prevede, dalle statistiche, che il numero delle vetture automobili dovrà ancora aumentare a Londra, per prendere poi in seguito completamente il posto delle vetture a cavalli.

Il traffico della città è così enorme che le strade si trovano tanto ingombre che appare necessario di sopprimere i marciapiedi pei pedoni e i fanali centrali.

Nel 1903 gli *autobus* fecero la loro apparizione nella metropoli. Vi erano allora 11 404 *cabs* a cavalli e 3623 *omnibus* a trazione animale. Nel 1908 vi erano 11 280 *cabs* di cui 2805 automobili e 3288 *omnibus*, fra i quali 1133 *autobus*.

I Soci che ricevono pubblicazioni difettose per errata impaginazione, per mancanza di pagine, ecc., sono pregati di ritornarle senz' altro, lasciando o riportando sulla fascia il listello del proprio indirizzo, annullato, ma in modo che sia tuttavia leggibile, e con una cartolina accompagnatoria colla quale si chiederà la sostituzione accennando ai motivi.

La Manica attraversata a volo per la seconda volta.

1. Il monoplano « Bleriot » dell'aviatore De Lesseps trascinato al punto di partenza - 2. De Lesseps abbandona la costa di Calais e si slancia sul mare - 3. Il monoplano osservato dalla spiaggia francese - 4. Idem dallo « Steamer » che fa il trasporto da Calais a Dover - 5. In pieno mare - 6. L'atterramento.

Intorno alla preparazione di una nuova legge sulle Automobili.

Il Ministro dei Lavori Pubblici on. Ettore Sacchi, preoccupato anch'esso, come si era mostrato preoccupato il precedente Ministro, della singolare e in certi casi penosa situazione di diritto che è creata agli automobilisti, ha ripreso l'idea di regolare i relativi rapporti con una legge speciale, che tolga, entro i limiti del possibile, gli inconvenienti sino ad ora lamentati e inoltre dia una soluzione definitiva alle questioni che si agitano intorno all'automobilismo e alla responsabilità penale e civile di chi si serve dell'automobile.

E l'on. Sacchi, da quell'uomo pratico e positivo ch'egli è, ha voluto sentire il parere di coloro i quali, avendo la rappresentanza degli speciali enti automobilistici e turistici d'Italia, potevano in certo modo parlare dell'argomento con una evidente competenza e suggerire il modo di prevenire nuove agitazioni per eventuali provvedimenti ingiusti ed eccessivi.

Quindi è che il 15 maggio p. p. si trovarono convenuti a Roma, nel gabinetto del Sottosegretario per i Lavori Pubblici on. De Seta (essendo momentaneamente impedito il Ministro) i rappresentanti dell'A. C. d'Italia, dell'A. C. di Milano, di Genova, di Napoli, di Roma e del nostro Touring, oltrechè i rappresentanti dei varî Ministeri interessati.

***

Quel colto e intelligente funzionario che è l'avv. Ruini espose agli intervenuti le linee di massima del progetto: e tutti fecero al riguardo le loro osservazioni, delle quali si terrà conto (speriamo) per una successiva elaborazione, ma delle quali però desideriamo resti una traccia anche sulla nostra *Rivista*, non fosse altro che per formare il punto di partenza delle possibili discussioni future.

Il nuovo progetto di legge accoglie già molte delle considerazioni che erano state fatte in precedenti memoriali e ricorsi e dal Touring e dalle altre Associazioni. Per esempio vi è regolata in modo equo e ragionevole la materia delle contravvenzioni e vi sono date disposizioni per le quali diventerà assai difficile la così detta contravvenzione al volo, che ha sollevato tante giuste proteste e che — diciamolo pure francamente — è stata più volte strumento di ignobili speculazioni.

Così pure la misura delle ammende per le contravvenzioni sarebbe ridotta, per quanto in taluni casi l'ammenda proposta ci sembri ancora eccessiva, e per quanto la forma delle varie disposizioni al riguardo possa essere (come certamente sarà) modificata con un rapporto più conforme ad analoghe disposizioni, per esempio, del Codice penale.

Il nuovo progetto contempla, e punisce, il caso di chi abbandona senza soccorso la persona da lui investita e che ne abbia bisogno; come pure contempla (e ne sarà lieto il senatore Vidari, che si è occupato della questione), il reato di fuga in seguito ad investimento. E noi francamente crediamo ragionevoli — in linea di massima — queste disposizioni, molto più che per l'automobilista che si ferma e soccorre le persone da lui investite, è tolto l'arresto preventivo per la flagranza del reato. Non bisogna però neppure dimenticare la condizione in cui l'automobilista che ha fatto un investimento viene a trovarsi qualche volta — condizione da obbligarlo talora anche alla fuga, per salvare la propria vita dal furore di folle eccitate, forse anche ingiustamente, e irragionevoli. Crediamo quindi che questo rilievo dovrà trovar posto nelle disposizioni definitive perchè per un principio giustissimo di umanità non ne resti poi offeso un altro non meno legittimo e sacro, come quello della propria incolumità e della propria salvezza.

***

Ciò che per altro merita qualche più diffusa parola nel progetto per la nuova legge è quanto si riferisce alla responsabilità civile dell'automobilista e alla assegnazione del ricavo delle ammende.

In ordine al primo punto, la nuova legge vorrebbe portare un concetto completamente nuovo nel nostro diritto privato — concetto accennato anche nella relazione dell'on. Pozzi alla legge del luglio 1909. — Il progetto, cioè, vorrebbe stabilire una presunzione di colpa a carico dell'automobilista, che ha fatto l'investimento danneggiando altrui. Il principio attualmente è questo: che una persona sia responsabile del danno cagionato per sua colpa (articolo 1151 C. C.); ma che però debba il danneggiato dimostrare che l'autore del suo danno è realmente in colpa. E questo principio è generale e riguarda tutti i fatti dannosi dell'uomo.

La nuova legge, invece, fissando la presunzione di colpa a carico degli automobilisti, viene a mettere questi ultimi nella necessità di dover essi dimostrare che non vi ha colpa da parte loro! Insomma il progetto di legge verrebbe ad invertire l'onere della prova, con un provvedimento di natura affatto eccezionale e che secondo noi non ha ragione di essere.

Non ignoriamo le questioni che a questo riguardo sono state fatte anche all'estero, e specialmente in Francia, dove si sostenne che la ragione dello specialissimo trattamento era da ritrovarsi sia nel fatto che l'automobile rappresenterebbe un mezzo di trasporto affatto nuovo e sia nella difficoltà in cui si troverebbe la vittima dell'investimento di dare le prove della colpa del suo investitore.

Ma era facile rispondere — e fu infatti risposto a queste argomentazioni dal Wahl — che la novità del mezzo col quale eventualmente possa l'uomo recar danno altrui, non è motivo per cui il cittadino debba essere colpito con una presunzione di sfavore. D'altra parte non si è sentito bisogno alcuno di mutare i principî, quando altri mezzi vennero via via inventandosi dagli uomini per rendere più facili e solleciti i trasporti: alludiamo alle ferrovie, ai tram, alle biciclette e via discorrendo.

E da un altro punto di vista torna evidente l'osservare che l'automobile intanto diventa pericoloso, in quanto non sia condotto colla prudenza voluta dalle circostanze e dai luoghi. Ma.

da questo stesso punto di vista qual differenza corre tra l'automobilista imprudente e il vetturino che lanci a corsa sfrenata i suoi cavalli? E quindi perchè caricar l'uno ed esonerare l'altro della stessa presunzione di colpa?

Infine, ben può dirsi che gli automobili come mezzo di trasporto hanno oramai perduto ogni carattere di novità, per il che i cittadini che si servono delle pubbliche strade non sono oramai nella condizione di dover ignorare e non immaginare le norme della prudenza e della cautela di sè stessi, rispetto alle macchine che si moltiplicano ogni giorno.

Quanto poi alla difficoltà della prova, essa esiste tanto per il danneggiato quanto per il danneggiante: solo che per il primo esiste in conseguenza di un principio generale per tutti i cittadini, mentre il secondo potrebbe legittimamente domandarsi perchè a questo principio generale si debba fare eccezione proprio solamente per lui ed a suo danno.

Insomma noi crediamo che sia molto meglio non porre gli automobilisti all'infuori del diritto comune e non fissare per gli stessi una legislazione speciale e un diritto singolare, che per sua natura deve dar luogo a diffidenze. E tanto più deve così ritenersi, ove si pensi che nella pratica poi l'automobilista che sia responsabile di vera colpa (e pur troppo qualche volta anche l'automobilista è vittima di forza maggiore) non isfugge al risarcimento dei danni, poichè tutti sanno come i giudici siano tutt'altro che teneri in questa materia.

Si resti quindi nel diritto comune, e non si creino diritti di eccezione, che sono sempre pericolosi, e che, in concreto, non porterebbero neppure a veri vantaggi.

Così pure e per gli stessi motivi noi crediamo che sia inutile, e, più ancora, ingiustificato, il sottrarre gli automobilisti alla competenza generale del luogo del loro domicilio e della loro residenza, per sottoporli alla competenza speciale del luogo in cui si sarebbe verificato l'infortunio di investimento. Il motivo addotto — anche dallo Scialoja — della maggior facilità di raccogliere le prove in luogo, perde ogni e qualsiasi valore per chi abbia appena un po' di pratica in queste faccende. Come è noto, la legge dà modo sicuro per assumere tutti i testimoni e i sopraluoghi, anche a distanza, con opportune deleghe e richieste di altre magistrature, ma senza sottrarre l'automobilista, che è un cittadino come gli altri, al diritto, che ben può dirsi fondamentale nella legislazione del rito, di essere giudicato dal suo magistrato.

E ci auguriamo pertanto che anche la riforma in questi sensi contenuta nei progetti di legge, venga lasciata in disparte.

***

E veniamo alla questione delle ammende.

Un principio che da un punto di vista esosamente fiscale si comprende, ma che dal punto di vista sociale e morale è semplicemente ripugnante, è quello consacrato in una legge del 1865 e che concede una percentuale sull'ammenda all'agente che abbia elevata la relativa contravvenzione.

Contro tale principio gli automobilisti hanno sempre protestato, perchè è appunto per esso che ad opera di agenti, o mal pagati dai loro Comuni, o ingordi di illegittime speculazioni, si sono avute delle vere persecuzioni contro l'automobile, e contravvenzioni in nessun modo giustificate, ma finite tuttavia con qualche oblazione da parte dell'automobilista desideroso di evitarsi noie e danni maggiori.

Il fondamento di queste lagnanze è stato certamente apprezzato anche dal Ministro, il quale nella sua proposta di legge vorrebbe ridurre la entità della percentuale assegnata agli agenti. Ma questo rimedio non basta. Anzi può aggravare il male, come è facile comprendere quando si pensi che l'agente, per rifarsi della porzione di percentuale perduta, ricorrerà al sistema di moltiplicare le contravvenzioni.

Occorre quindi un sistema decisamente radicale. Bisogna togliere agli agenti il fomite continuo a contestare contravvenzioni per un loro interesse meramente personale. La legge del 1865 certamente non poteva prevedere che si sarebbe più tardi incontrata in una situazione di cose, per la quale le sue disposizioni si risolvono in un turbamento dell'ordine e dànno risultati moralmente deplorevoli. E il legislatore attuale, potendo constatare che il fenomeno sopravvenuto dell'automobilismo, combinato colla naturale debolezza degli uomini, ha portato ad una vera e propria corruzione dell'istituto della compartecipazione degli agenti sulle ammende, dovrebbe risolutamente sopprimerlo, o nella peggiore delle ipotesi, dovrebbe accedere almeno all'equa proposta affacciata dall'on. Silvio Crespi nel senso di destinare la detta compartecipazione agli istituti di previdenza degli impiegati dei Comuni o alla Cassa Nazionale di previdenza.

Soltanto allora gli automobilisti (e parliamo di quelli prudenti e ragionevoli, che usano e non abusano della strada e contro i quali pertanto anche i più rabbiosi non possono aver nulla da dire), potranno cessare di considerarsi dei... sorvegliati speciali e, quel che è peggio, sorvegliati da persone che esercitano la sorveglianza sopratutto nel loro interesse.

***

Ripetiamo del resto quanto abbiamo avuto occasione di dire al Ministro, che cioè noi siamo ben grati a lui del riguardo che ha usato alle Associazioni interessate, domandandone il voto — unico mezzo, questo, per giungere alla preparazione di leggi che non rappresentino, come in buona parte quelle attualmente in vigore, dei provvedimenti ingiusti sotto ogni rapporto.

Avv. BORTOLO BELOTTI.

CONSOCI! PROCURATE NUOVE ADESIONI AL TOURING - FATE SOCI I VOSTRI AMICI, PARENTI E CONOSCENTI - COMUNICATECI L'INDIRIZZO DI PERSONE a cui possiamo sottoporre l'invito ad associarsi, o inviare l'opuscolo di propaganda.

A proposito del nuovo regolamento per l'applicazione della tassa sulle Automobili.

La Commissione incaricata di preparare il Regolamento per la legge sulla tassa delle automobili non ha ancora compiuto i suoi lavori. Ci consta tuttavia che la Commissione ha risolto le principali questioni di cui dovette occuparsi: principalissima fra tutte e fondamentale quella intorno all'accertamento della potenza dei motori. Dice la legge che: « nell'applicazione della tassa si tiene conto del massimo di forza che il motore può sviluppare ». Ma che cosa s'intende per massimo? Il massimo, diremo così, meccanico che il motore può sviluppare in un esperimento al freno sul banco di un laboratorio o di una sala di prova — oppure il massimo che l'automobilista può ottenere dal motore nell'uso normale e regolare dell'automobile? E come sarà determinato questo massimo? Con esperimenti al freno (prova dinamometrica)? Oppure sarà dedotto col calcolo, dalle dimensioni del motore (sistema della formola)? Su tutto questo molto si è discusso e costruttori, automobilisti, associazioni sportive, e non ultimo certo il Touring, si sono esplicitamente e concordemente dichiarati, per un complesso di ragioni note e che non è qui il luogo di ripetere, in favore del sistema della formula. Onde dobbiamo tutti compiacerci che la Commissione abbia dato ragione a questi legittimi e ragionevoli desideri, ed augurarci con fondata speranza che il Governo del Re si attenga alle proposte della Commissione.

Così la necessaria gravezza del tributo non si accrescerà ed inasprirà, nell'applicazione, di inutili, complicate e moleste fiscalità.

Le formule proposte dalla Commissione sarebbero due, per limitarci qui ai soli motori a scoppio:

Potenza in HP $= 0{,}0525\ n\ D^2$

Potenza in HP $= 0{,}035\ n\ D^2$

Ove n è il numero e D l'alesaggio (diametro) dei cilindri.

La prima formola serve pei veicoli da turismo, la seconda per i *camions*. Distinzione sapiente, come quella che trova il suo fondamento in ragioni tecniche (i motori dei *camions* fanno un numero di giri minore, ecc.) ed in un saggio incoraggiamento dei trasporti meccanici.

Certo la prima formola non è così favorevole agli automobilisti come altre congeneri, per esempio la tedesca, ove alla costante 0,0525 corrisponde quella minore 0,03; ma non bisogna dimenticare che la legge stabilisce doversi tener conto del massimo di forza.

Ma quello che più importa agli automobilisti è di conoscere l'effetto che avrà l'applicazione della formola che più li riguarda — essi cioè si chiederanno se si pagherà di più che col sistema attuale il quale tassa secondo la potenza indicata dal costruttore?

E' certo che spesso si pagherà qualche cosa di più, talvolta però un poco meno. Evidentemente non è possibile dare una norma che valga per tutti i casi, poichè i costruttori, nell'indicare la potenza dei loro veicoli, seguono criteri molto diversi. E' noto infatti che alcuni costruttori si avvicinano molto ed anche troppo, nell indicare la potenza a quella che il motore può sviluppare nello sforzo di una prova dinamometrica. Altri sono più prudenti, altri ancora — perchè non dirlo? sono addirittura eccessivamente... modesti. Non solo, ma lo stesso costruttore non si attiene sempre agli stessi criteri: lesina coi tipi piccoli e magari coi medî, largheggia invece coi tipi maggiori. *On prête aux riches...* anche in automobilismo.

In generale, e fatte le debite riserve, si può affermare che per le piccole vetture ad uno o due cilindri, durerà lo *statu quo*, perchè la loro potenza calcolata secondo la formola, difficilmente oltrepasserà i 9 HP che è il limite per la prima Categoria stabilita dalla legge (90 lire all'anno); saranno più gravate, in misura assai variabile, le vetture medie e forti; saranno invece alleggerite le fortissime, abile lusinga fiscale, forse, alla loro fame di benzina, sacra all'erario.

Del resto, più esattamente che da qualsiasi ragionamento, gli effetti dell'applicazione delle formole risultano dalle due tabelle seguenti:

Nella prima indichiamo in quale misura sarebbero tassati colla nuova formola i motori di dimensioni più correnti; nella seconda indichiamo quali sono le dimensioni massime dell'alesaggio consentite ai motori per essere compresi nelle 6 categorie stabilite dalla legge, e cioè: sino a 9 HP — da 9 a 12 HP — da 12 a 16 HP — da 16 a 24 HP — da 24 a 60 HP — oltre 60 HP.

Tabella I.

Alesaggio in cm.	Numero dei cilindri	Potenza in HP secondo la formola	Tassa in Lire
10	1	5,2	90
8,5	2	7,2	90
9	2	8,3	90
6,5 (1)	4	8,8	90
7	4	10,2	140
7,5	4	11,1	140
8 (2)	4	13,4	180
9 (3)	4	17	220
11 (4)	4	25,4	230
13 (5)	4	35,4	300
14 (6)	4	41,1	310
13 (7)	6	53,2	370

Note.

(1) Questo tipo è talvolta indicato dai costruttori come 10 HP, onde in questo caso la formola *è a vantaggio* dell'automobilista.

(2-3-4) Questi tipi sono spesso indicati rispettivamente come 12, 16 e 24 HP, onde in questi casi la formola *è a svantaggio* dell'automobilista.

(5) Questo tipo è talvolta indicato come 30 HP, onde anche qui la formola *è a svantaggio* dell'automobilista.

(6-7) Questi tipi sono spesso indicati rispettivamente, come 50 e 60 HP, onde in questi casi la formola *è a vantaggio* dell'automobilista.

Tabella II.

Tassa in Lire	Potenza corrispondente in HP	Numero dei cilindri	Alesaggio massimo consentito dalla form.
90	9	1	13 cm. circa
		2	9,2 » »
		4	6,54 » »
140	9-12	2	10,6 » »
		4	7,55 » »
180	12-16	4	8,7 » »
220	16-24	4	10,69 » »
400	60	4	16,9 » »
400	60	6	14,1 » »

SONO APERTE LE PRENOTAZIONI

ALL'ANNUARIO DELL'AERONAUTICA

Edizione 1910 DEL TOURING CLUB ITALIANO Anno I

Prezzo speciale L. 3.— - nel Regno L. 3,20 - all'Estero L. 3,75

Dirigere commissioni e vaglia al Touring Club Italiano - MILANO, Via Monte Napoleone, N. 14.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

WESTMINSTER HALL, OVE IL CORPO DI EDOARDO VII RIPOSA DOPO LE FAMOSE ESEQUIE.

L'AVIATORE HAUVETTE MICHELIN CHE SI UCCISE RECENTEMENTE DURANTE UN VOLO ALL' AERODROMO DI LIONE URTANDO COL SUO «ANTOINETTE» CONTRO UN PILONE DELLA PISTA.

VEDUTA GENERALE DELLA MINIERA DI WITEHAVEN TEATRO DEL TERRIBILE E NOTO DISASTRO.

WIEUCZIUS SU MONOPLANO «ANTOINETTE» PASSA SU STRASBURGO DIRETTO VERSO LA CATTEDRALE.

ARRIVO ALLA STAZIONE CENTRALE DI MILANO DELLA MISSIONE OTTOMANA.

UNA MALINCONICA ASTA. - I RESTI DELL'AEROPLANO DI DELAGRANGE MESSI IN VENDITA NEL PALAZZO DEGLI INCANTI A PARIGI.

I REALI D'ITALIA IN SARDEGNA: LE LL. MM. ABBANDONANO IL PADIGLIONE DI SBARCO DEL PORTO DI CAGLIARI.

IL VARO, A NEW-YORK, DELLA DREADNOUGHT AMERICANA «FLORIDA», LA PIÙ GRANDE CORAZZATA DEL MONDO.

I REALI LASCIANO IL PORTO DI CAGLIARI.

Commemorazione del 5 Maggio 1860 allo scoglio di Quarto.

IL PELLEGRINAGGIO DELLA GIOVENTU' SPORTIVA. LA FOLLA DEGLI INTERVENUTI ALLA STORICA ROCCIA.

È USCITO:

PREZZO: TRE LIRE

Commissioni e vaglia alla Sede del Touring Club Italiano - Milano, a mezzo della scheda inserita a pag. I, carta giallina.

La presente Rivista è stampata con carta patinata della Ditta A. Binda e C. - Milano.

Informazioni

Archeologia — Arte

— *Della statua d'Anzio* qualcuno discute ancora per rammentare come Nerone decorasse la sua delizia non solo con statue intere, ma bensì con frammenti di statue che gli arrivavano dalla Grecia. Ecco, secondo qualcuno, la spiegazione del come si trovi la bella statua divisa in due pezzi e di marmo diversi.

Ma una notizia ghiotta per chi nelle opere d'arte non dimentica gli effetti finanziari è la seguente: Il terreno su cui sorge il muro antico, da una nicchia del quale si staccò nel 1877 la statua pagata dal governo italiano la bellezza di 450 000 lire, era stato venduto al principe Aldobrandini per una somma modestissima dai fratelli Mencacci il 19 maggio 1874! Appena tre anni prima della prodigiosa scoperta!

— Il *Louvre*, il meraviglioso museo nazionale della Francia, non solo dispone di una cospicua dotazione propria, ma può fare assegnamento sui doni che gli provengono dalla *Società degli Amici del Louvre* costituita col nobile scopo di fare acquisti di opere d'arte per accrescere le raccolte del famoso palazzo.

Quanto sarebbe desiderabile che anche i Musei e le Gallerie italiane vedessero sorgere nelle rispettive città simili sodalizi di amici per l'esercizio regolare di un mecenatismo illuminato e doveroso. Spente le grandi famiglie che avevano la tradizione di proteggere le arti e le scienze, è altamente bella l'idea di mettere gl'istituti artistici sotto il patronato degl'intelligenti ed amorosi cultori delle patrie glorie.

— *Un ferro da cialde*, una vera rarità preziosissima per la storia del costume è stato di recente acquistato dal Museo del Bargello in Firenze. Il ferro, benissimo conservato, ha i piatti rotondi e nel mezzo lo stemma della famiglia Pierfelici di Foligno. E' lavoro di Francesco di Valeriano, soprannominato *il Rossetto*, orefice folignate che nel 1488 ebbe da Perugia il diritto di cittadinanza. Fu pagato appena 750 lire!

— *Anche la Galleria di Brera* ha fatto da poco un ottimo acquisto. L'esimio suo direttore, il dottor Modigliani, vide a Londra una grande pala d'altare, firmata da Girolamo Marchesi, pittore nativo della sforzesca città di Cotignola, e vi riconobbe il quadro che circa il 1860 era scomparso dalla chiesa dei Servi a Pesaro, alla quale l'aveva donato Giovanna Tiepolo, consorte di Giovanni Sforza.

Il bel dipinto ha ripassato le Alpi come le ripassò circa un secolo fa la *Danae* del Correggio che ora è alla Galleria Borghese, e speriamo che non le varchi mai più.

— *La Cattedrale di Pienza*, uno dei santuari più insigni dell'arte toscana, si trova in cattive condizioni statiche: l'abside minaccia di crollare, trascinata dal movimento del terreno su cui è fabbricata.

Una Commissione d'artisti e di tecnici ha riferito al Governo che sono urgenti grandi lavori per salvare l'ornamento più bello della graziosa cittadina fondata dal geniale papa umanista Enea Silvio Piccolomini, gran nemico dei turchi almeno quanto era amico dei letterati e degli artisti.

E' un dovere a cui il Governo non mancherà certamente.

— *Sant' Apollinare in Classe*, la superba Basilica presso Ravenna, continua ad esperimentare il benefico intervento del Governo, che ha fatto ricostruire l'ardica, o portico coperto davanti al sacro edificio, assicurandone una migliore manutenzione.

E dire che fu il genio civile a distruggere, non molti anni fa, gli avanzi dell'ardica antica! Il Governo pagò allora e paga adesso: ma almeno questa volta il beneficio alla basilica è reale e permanente.

Sarebbe curioso, a tale proposito, fare il conto delle somme spese dall'erario nel restaurare quelle chiese e quei conventi, di carattere monumentale, che, per la legge abolitiva delle corporazioni religiose, furono destinati ad uso profano nel 1866 e che, trent'anni dopo, le ragioni della storia e dell'arte persuasero a ridonare all'uso primitivo, soddisfacendo ai voti e all'interesse degli studi!

— *A Capo d'Istria*, da maggio a settembre di quest'anno, si tiene un'Esposizione in cui figurano tutti i cimeli più insigni delle terre istriane, affermazione gentile della più schietta italianità di quei popoli generosi.

Prof. G. Bedeschi.

Automobilismo

— Il 22 giugno p. v., sul percorso Pietroburgo-Kieff-Mosca-Pietroburgo si svolgerà la corsa automobilistica per la Coppa dello Czar. A detta corsa sono finora inscritte le seguenti marche: De Dion Bouton et F. L. (Francia), Renz ed Adler (Germania), Pipe (Belgio), Fiat ed Isotta Fraschini (Italia).

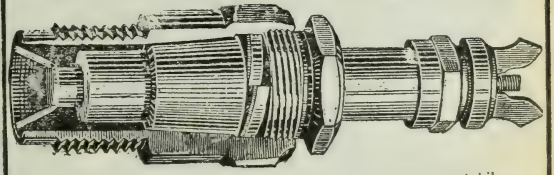
— Nella gara automobilistica svoltasi l'8 maggio u. s. a Modena, Felice Nazzaro su vettura « Fiat » batteva il *record* mondiale del miglio « lanciato » stabilendo il tempo di 40'' 4-5 (*record* precedente: Leonino Da Zara su « Spa » in 41'' 3-5 — Modena 1909).

Aviazione

In questo mese si inaugura a Milano e precisamente nel nuovo Aerodromo di Porta Vittoria la prima Scuola italiana di aviazione posta sotto il

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. - MILANO
VOLETE LA SALUTE??...
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

CANDELA "GARANTIE,,
Fabbricata da C. Schlumpf-Arbon - Patente 39775 D. R. G. M.



Meravigliosa per la semplicità - Completamente smontabile
Regolarità di funzionamento - Solidità e Resistenza
L'unica premiata con classifica generale ed unanime al *Grande Concorso dei Veicoli industriali* organizzato dall'A. C. di Francia. — Per informazioni o richieste rivolgersi ai Rappresentanti Generali e Depositari:
F.lli COEN - Via S. Andrea, 5 - MILANO
IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES

patronato della S. I. A. Detta scuola si propone di formare piloti e meccanici aviatori e vi provvederà con lezioni teorico-pratiche e con dimostrazioni di pilotaggio per le quali dispone di due tipi di apparecchi: del biplano Farman e del monoplano Bleriot.

Il Comitato di vigilanza è composto dai signori: sen. Giuseppe Colombo, cav. Oreste Fraschini, nob. ing. Luigi Origoni, dott. Alberto Pirelli e dott. Aldo Weillschott.

— Il primo maggio l'aviatore Hauvette Michelin, mentre s'esercitava all'aerodromo di Lione pilotando un monoplano *Antoinette*, andava ad abbattersi violentemente contro un pilone che gli si rovesciava addosso, schiacciandolo sotto il suo peso. L'infelice moriva poche ore dopo.

Caccia

— *Un freno pratico contro la sparizione della selvaggina.* — E' certo che una delle cause preponderanti a cui va attribuita la sparizione della selvaggina si deve ricercare, più che nelle stragi venatorie degli uomini, nel brigantaggio degli animali da preda. Ora, nonostante la raccomandazione fatta ai cacciatori di distruggere le bestie rapaci e nocive, queste sono in continuo aumento, forse perchè i seguaci di S. Uberto trovano più il loro tornaconto ad uccidere lepri e pernici che non aquile, sparvieri, gufi e faine.

Ora lo Stato farebbe ottima cosa, a maggiormente stimolare la distruzione dei carnivori, mutando in obbligo individuale e categorico questo platonico consiglio. Si dovrebbe cioè stabilire per legge che « nessuno possa ottenere un permesso di caccia senza aver unito alla propria domanda un certificato del sindaco o del brigadiere dei carabinieri attestante ch'egli ha ucciso nell'annata corrente il numero di bestie da preda fissato dall'apposito regolamento ». O meglio ancora che fosse permessa sulla somma da pagarsi per ottenere il permesso una diminuzione in base al premio assegnato per ciascuna bestia da preda. Così, fissato il valore dell'uccisione d'una volpe in L. 5, si dovrebbe diminuire per il cacciatore che rechi una testa di volpe al Municipio, una diminuzione di tassa di cinque lire.

Così gli Enti pubblici potrebbero ottenere lo scopo di liberare la campagna dai predaci, senza incorrere in notevoli e diretti sacrifici pecuniari.

Ciclismo

— *Per impedire alla lampada di spegnersi in causa del vento.* — Quando si corre contro vento capita talvolta che la lampada della bicicletta si spenga di colpo. Grave incidente se ci si trova in una via ingombra o se in prossimità vi è un agente pronto a stendere la contravvenzione. Un giornale inglese ha trovato il mezzo di evitare questo inconveniente. « Avviluppate completamente — esso consiglia — la vostra lampada con una buona mussolina ed il vento nulla potrà contro la vostra luce. L'aria rimane in tal modo filtrata e conseguentemente rallentata, passando traverso la finissima rete della mussolina che avvolge la lampada.

— La corsa per la Coppa Bastogi (km. 278) disputatasi il 6 maggio u. s. diede i seguenti risultati:

1. Cuniolo Giovanni che impiegò ore 10,37''; 2. Micheletto Giovanni; 3. Brambilla Giuseppe; 4. Chiodi Luigi.

— I campionati mondiali pel 1910, organizzati dalla Ligue Velocipedique Belge sotto gli auspici dell'U. C. I., avranno luogo a Bruxelles sulla pista di Karreveld nei giorni 17-21-24 luglio.

— Il corridore Bardonneau, disputando, a Roubaix (Parc des Sports des Quatre Ville) il *Premio di Tom Linton*, riuscì a battere il *record* del mondo dei 20 chilometri impiegando a percorrerli 22', 24''.

Ferrovie

— *La direttissima Roma-Napoli.* — Uno dei primi atti del nuovo Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Sacchi, è stato quello di disporre perchè venga accelerata la costruzione della direttissima Roma-Napoli. Essendo risultato che nulla ostava, dal punto di vista tecnico, al compimento della linea in cinque anni, il Ministro ha ordinato che i progetti siano eseguiti di urgenza e i lavori spinti innanzi con la massima alacrità perchè l'indicato termine venga, se possibile, abbreviato, ma non mai superato.

Come è noto, la direttissima comprende una linea sotterranea urbana, una specie di metropolitana che percorrerà Napoli dalla nuova stazione di Fuorigrotta, dove fa capo la linea in costruzione, a quella attuale: una stazione della metropolitana corrisponderà all'elegante quartiere di Chiaia. Questo tratto urbano, che servirà molto alle comunicazioni fra i punti estremi della popolarissima città, sarà costruito ancor prima che si compia l'intera linea, tanto che si spera di poterlo aprire all'esercizio fra soli quattro anni.

— *Da Parigi a Berlino in 16 ore.* — Le ferrovie francesi del nord, le ferrovie dello Stato belga, e le ferrovie tedesche si son poste d'accordo per apportare un notevole miglioramento alle comunicazioni fra Parigi e Berlino. Mediante due treni di nuova istituzione, i viaggiatori potranno lasciare Parigi il mattino e giungere a Berlino la sera e così partire il mattino da Berlino e trovarsi la sera a Parigi. I nuovi treni, che arriveranno e partiranno da Parigi-Nord, saranno composti di vetture di prima e seconda classe e avranno il vagone *restaurant*. L'orario sarà il seguente: partenza da Parigi a 7,53, partenza da Liegi alle 12,40, da Colonia a 16,19 arrivo a Berlino 0,20. E viceversa: partenza da Berlino alle 8, da Colonia alle 16,19, da Liegi alle 18,31, arrivo a Parigi 23,30. La durata del viaggio Parigi-Berlino sarà di ore 16,27 e quella Berlino-Parigi di ore 15,30. Si guadagneranno così 8 ore sul tempo occorrente coi treni attuali.

— *Ferrovia a dentiera Montreux-Glion.* — Venne recentemente aperta all'esercizio la nuova ferrovia a trazione elettrica ed a dentiera fra Montreux e Glion in Isvizzera, che è riuscita interessantissima malgrado la sua breve lunghezza (2800 metri).

Lasciata la stazione di Montreux, la linea s'interna in una galleria lunga m. 290 in ascesa del 128 per mille e dopo aver percorso altre due piccole gallerie giunge a quella di Tovnyres lunga 386 metri che ha tracciato in curva di 86 metri di raggio e pendenza del 130 per mille per modo che i due imbocchi si trovano ad una differenza di altitudine di 50 metri. La linea traversa la stazione di Chauderon con un ponte metallico lungo 62 metri e in pendenza del 108 per mille; oltre questo ponte sorge la stazione di Glion posta a 692 metri sul mare.

La differenza di livello fra le due stazioni estreme essendo di m. 294, e la lunghezza totale della linea di m. 2800, ne risulta una pendenza media del 105 per mille.

Il binario è armato di dentiera Abli. La trazione è a corrente continua, con locomotori che possono rimorchiar treni di 46 tonnellate di peso. La velocità di marcia sia in salita che in discesa è di 14 chilometri.

Locomotive a turbina. — Finora la turbina a vapore era stata utilizzata soltanto come macchina motrice fissa, senza estenderne l'applicazione alle locomotive a causa di alcune difficoltà che si presentavano nell'adattare il nuovo tipo di motore agli usi di trazione. Tali difficoltà sono state vinte dall'ingegnere Belluzzo, un valoroso professore del Politecnico di Milano che, assecondato nella sua iniziativa dalle Officine Meccaniche, è riuscito a far funzionare una locomotiva con motore a turbina, anzichè coll'antico motore a stantuffo. I risultati ottenuti hanno confermato quello che la teoria faceva prevedere; il motore rotativo si adatta alla trazione assai di più del motore alternativo. Si possono facilmente raggiungere elevatissime velocità, si ottiene una notevole economia di combustibile e lubrificanti, a parità di peso sugli assi nasce l'aderenza fra ruota e motrice, diminuiscono infine i movimenti anormali caratteristici della locomotiva che in gran parte sono dovuti appunto al movimento di va e vieni degli stantuffi.

Probabilmente il motore a turbina entrerà nella pratica della trazione ferroviaria rendendovi utilissimi servizi e segnerà una vittoria del vapore di fronte alla concorrenza che le muove la trazione elettrica.

Folklore

La « girandola » a Roma. — Dal giorno in cui l'antico spettacolo della « Girandola », così caro ai romani, venne trasportato dal Castel Sant'Angelo al Pincio, per l'annuale festa dello Statuto, ha completamente perduto il suo carattere. E' tuttora uno spettacolo di fuochi artificiali, ma non è più la « Girandola ».

Vale dunque la pena di dedicare ai giovani che non l'hanno mai veduta, e ai vecchi che la ricordano con rimpianto, un breve cenno di ciò che era la « Girandola » famosa.

Essa veniva incendiata a Castel Sant'Angelo per la festa di San Pietro, per la coronazione dei pontefici, e in altre solenni eventuali circostanze. Il primo accenno a quest'uso si ha in una cronaca riportata dal Muratori che descrive le feste per l'anniversario dell'incoronazione di Sisto IV nell'anno 1481. D'allora in poi l'uso si mantenne, salvo brevi interruzioni, sino a pochi anni fa. Si vuole che il disegno della « Girandola » fosse stato ideato da Michelangelo e perfezionato poi dal Bernini, e che la *scappata* finale dei razzi imitasse l'eruzione di un vulcano, precisamente quello dello Stromboli. Tale *scappata* costituiva ciò che ora si direbbe il *clou* dello spettacolo, ed il suo carattere speciale era determinato non solo dal numero enorme di razzi lanciati al cielo simultaneamente in un solo immenso fascio di scoppiettanti faville, ma più ancora da tutto l'insieme della località.

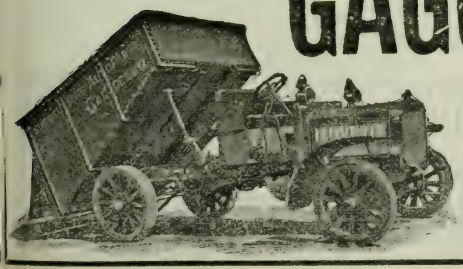
Si può ancora vedere in Castel Sant'Angelo la lastra di bronzo coi diecimila fori in ciascuno dei quali era posto un razzo pronto al simultaneo incendio. Quella lastra veniva collocata sulla sommità del Castello e di là fuggivano all'ultimo momento tutti quei razzi dando davvero l'idea di una eruzione di vulcano, in mezzo alla quale la statua colossale dell'Angelo che domina la Mole pareva volesse slanciarsi anch'essa al cielo in un volo di fiamme. La grande *scappata* finale, era di pochi minuti preceduta da una scappata minore, e l'intervallo tra le due fughe era riempito dall'incendio di numerose « girandole » poste tutto intorno al grande mastio del Castello, incendio accentuato e punteggiato tratto tratto dalle assordanti detonazioni delle grosse artiglierie che ne munivano i bastioni.

A tutte queste combinazioni di terribili scoppii aggiungevano grande effetto le masse dei fuochi riflesse dalle acque del sottostante Tevere, e illuminanti quelle dell'umano formicaio che riempivano, nonchè la piccola piazza dinanzi al Ponte di Castel Sant'Angelo, innumerevoli barche sul fiume e la distesa di tetti delle vecchie case scomparse con la odierna sistemazione del Tevere. Tra questi si ergeva imponente nella sua massa oscura l'antico palazzo Altoviti, anch'esso ora scomparso, e dalla cui loggia caratteristica prospiciente sulle acque, proprio dinanzi al Castello, assistevano allo spettacolo i Sovrani stranieri di passaggio a Roma.

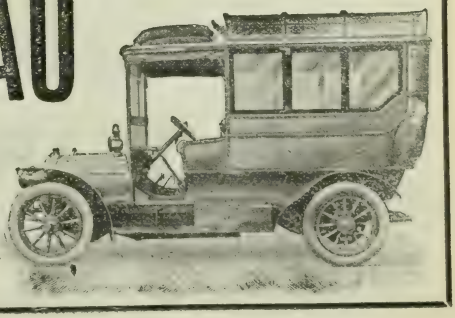
Dopo il 1870 soleva colà prender posto la principessa Margherita, divenuta poi prima regina d'Italia; anzi, negli ultimi anni della « Girandola », i progressi fatti nell'elettricità avevano reso possibile l'incendio della famosa *scappata* alla principessa stessa, la quale al momento opportuno non aveva che a toccare un piccolo tasto. Lo spettacolo, insomma, era talmente attraente che, col crescere continuo della popolazione, finì col diventare altresì pericoloso a cagione della grande folla che si pigiava sui tetti delle case e nelle strette viuzze che mettevano alla piccola piazza sopra accennata. Fu appunto in seguito a gravissime disgrazie per tal motivo avvenute nelle ultime « Girandole », che tale spettacolo venne d'allora in poi trasportato al Pincio.

Camions - Omnibus - Pompe e Vetture automobili

GAGGENAU



Ing. OSVALDO FACCINI
Viale Monforte, 33
MILANO



Il nome è rimasto ma il divertimento non è più lo stesso, e poichè sembra che, anche indipendentemente da ciò, vada diminuendo nel popolo il suo trasporto per siffatti spettacoli fatti soltanto di frastuono e di luce, viene ora ogni tanto in discussione la sua soppressione definitiva.

La festa di San Giovanni. — Molti lettori rimarranno forse sorpresi nel sentire da me affermare che fra tutti i santi il più preclaro e famoso è San Giovanni. Vi sono, infatti, molti santi famosissimi in alcune regioni, ma dei quali in altri paesi non si conosce neppure il nome, mentre la fama di San Giovanni, per cause etniche oltre che religiose, si può dire davvero universale avendo unito al proprio nome, presso tutte le nazioni cristiane, tanti usi, tante credenze e tante tradizioni quante forse non ne hanno tutti gli altri santi messi insieme!

Il natale di San Giovanni cade il 24 giugno, a mezzo anno preciso dal 24 dicembre, Natale di Gesù; quello nel solstizio di estate, questo nel solstizio d'inverno, solstizi che gli almanacchi popolari si ostinano a registrare erroneamente il 21 dei detti due mesi. Le due feste pertanto corrispondono precisamente alle antichissime feste del sole che si celebravano una nel giorno più corto dell'anno, per festeggiare il sole rinascente, l'altra nel giorno più lungo, per inneggiare al sole vittorioso. Da questa antica distinzione tra le due feste deriva la credenza popolare assai diffusa che fa ritenere infausto quell'anno in cui un'altra festa di Gesù, quella del *Corpus Domini*, viene a coincidere con quella di San Giovanni, la qual cosa fa esclamare in Piemonte:

Trist l'an
Che Gesù ciapa Giuvan!

Così pure è probabilmente un vestigio dei sacrifizi umani con cui si celebravano le antiche feste del sole il timore che, in alcuni paesi di Sicilia, fa alle madri tener chiusi in casa i figliuoli nel giorno di San Giovanni, ritenuto giorno in cui più facilmente possono capitare disgrazie, tanto che quando una ne succede, le donnicciuole dicono che San Giovanni è appagato! La festa, insomma, di questo santo ha conservato sempre e conserva tuttora qualche cosa di mistico e di arcano, od è la festa più cara e più gradita ai giovani cuori perchè è la festa della gioventù e dell'amore. Quando le forze fecondatrici della natura sono nel loro pieno vigore, quando già biondeggia il grano e i fiori cedono il posto ai frutti, e sembra che un bisogno più urgente di amore riempia i cuori umani, quasi agissero con maggior impeto anche su di essi le misteriose forze dell'universo, allora tocca proprio al santo solitario che menò vita tanto austera, per finire nel triste modo che tutti sanno, tocca al santo che rifiutò il dolce bacio di Salomè di assistere e di presiedere a quell'universale assillo di amore; e il santo eremita passa sulle città e sulle campagne benedicendo, e le figlie del popolo lo hanno scelto a loro confidente per chiedergli la profezia relativa allo sposo che loro serba il destino.

Gli oroscopi a cui esse ricorrono a tale scopo variano secondo i paesi. Assai comune è quello di riempire un catino di acqua, attinta a sette fonti diverse, e che durante la notte di San Giovanni deve stare esposta fuori della finestra. La mattina seguente si versa in quell'acqua o albume d'uovo, o cera, o piombo liquefatto, traendo gli auspici dalle bizzarre forme che quelle materie assumono nell'acqua e nelle quali le credule fanciulle vedono una zappa, una ruota, una vela, una penna, un oggetto qualsiasi, insomma, che indica come un libro stampato la professione o il mestiere del futuro sposo.

In molti villaggi di varie regioni d'Italia le ragazze vogliono saperne assai di più, e vi riescono legando a molti steli di grano crescente dei fili di lana variopinti e tagliando poi quegli steli tutti alla stessa altezza. Quello che il giorno di San Giovanni è maggiormente ricresciuto e si è allungato di più predice con sicurezza l'avvenire, perchè i colori della lana hanno ciascuno il loro significato. Verde, vuol dire matrimonio certo entro un anno; bianco, morte; rosso, gioia; nero, dolore; giallo, amore disprezzato; turchino, fidanzato fedele, ecc. Lo stelo profetico vien posto sotto l'origliere, e quel che si sogna quella notte, accadrà.

A Venezia le ragazze da marito riescono persino a conoscere in modo facilissimo il nome di colui che sposeranno. Basta che uscendo di casa la mattina di San Giovanni sputino nel canale dicendo:

Spuo e spuo in rio,
El primo che passa xe 'l nome de mio mario...

e il primo che passa dopo lo sputo viene infatti fermato e gli viene chiesto che nome ha.

A Marsala hanno la fortuna di avere un oracolo famoso nella stessa chiesa di San Giovanni, patrono della città, chiesa fabbricata sull'antro della Sibilla Lilibetana, dov'è un'acqua che sgorga perenne. Gli abitanti, dice il Pitrè (*Feste patronali in Sicilia*, pag. 493) invocano la loro *cara Sibilla* nel giorno di San Giovanni per avere da essa la buona ventura, qualche numero al lotto, qualche bene sospirato, e le giovinette vanno in quella grotta a consultare l'antica profetessa per sapere se entro l'anno prenderanno marito. « E qui bisogna sapere che esse bevono di quell'acqua che sgorga nella grotta, e l'immaginazione esaltata dà loro una specie d'ebbrezza, e gridano, e profferiscono certe parole al di sopra dell'apertura del canale. Il luogo è molto sonoro, vi è l'eco, e secondo il posto e la maniera in cui si parla essa rende suoni differenti che si sentono come si possono e si interpretano come si vogliono ».

Di queste curiose consuetudini ve n'è un numero sterminato; consuetudini e credenze alcune delle quali sono più o meno dovunque diffuse, come l'usanza dei fuochi che la sera di San Giovanni vengono accesi in onore del santo, specialmente sui monti, e che in alcuni paesi della Sardegna, ed anche altrove, sono accesi con le vecchie scope divenute inutili a forza di scopare, e accuratamente messe in serbo durante l'anno. Altre consuetudini sono assolutamente particolari di una data regione o anche di un singolo villaggio. Nel Veneto la miracolosa rugiada della notte di San Giovanni che colà chiamano, *el guazzo de San Zuane*, è il miglior rimedio per far crescere i capelli. Altro che acqua Migone! Se una ragazza veneta ha il fidanzato calvo, non manca di cantargli:

nema mia da la zucca pelada,
Quando te cressarà quei bei capelli?
La notte de San Zuane ha la rosada,
nema mia da la zucca pelada.

In varie terre della Toscana le fanciulle imprigionano centinaia di lucciole tra i capelli e così adorne e risplendenti vanno la notte a passeggiare in allegre brigate. Nell'Abruzzo i giovani e le fanciulle passano la notte di San Giovanni cogliendo fiori ed erbe odorose, dopo essersi lavata la faccia e le mani a sette fontane. Come dappertutto anche qui il pretesto principale della veglia è quello di dover salutare all'alba il sorgere del sole; ma nell'Abruzzo il sole quella mattina non è il sole. E' la testa di San Giovanni che gronda sangue! In alcuni paesi delle Puglie v'è la credenza che la notte di San Giovanni il cielo si apre tre volte per richiudersi in un attimo. Perciò tutti la trascorrono all'aperto nella speranza di cogliere il momento buono per far giungere al santo i proprî desideri.

A Roma la festa del santo Precursore ha sempre avuto un'importanza particolare perchè nell'antica Basilica di San Giovanni in Laterano è conservata, in una custodia d'argento, nientemeno che la testa stessa del santo. Una leggenda popolare romanesca afferma che quando Salomè volle baciare sulla bocca quella testa appena recisa, anche in tale condizione la bocca del santo rifiutò il bacio peccaminoso e mandò un soffio tanto forte che lanciò in aria la giovine Salomè insieme con la madre Erodiade, e d'allora in poi le due donne vengono senza tregua trasportate nel turbine degli spazi infiniti. Ogni anno però, la notte di San Giovanni, esse vengono ad aggirarsi intorno alla Basilica del santo gridando con voci dolorose, l'una: « Madre, madre, perchè dicesti? » e l'altra: « Figlia figlia, perchè facesti? ». Questo tragico lamento non impedisce a una sterminata folla di popolo di passare allegramente la notte nella grande piazza della Basilica e nella campagna fuori della vicina porta San Giovanni, fantasticamente illuminate da migliaia di osterie e di baracche improvvisate, dove si fanno grandi mangiate di porchetta arrostita e di lumachelle, e si bevono intiere botti di vino « delli Castelli ». Le ragazze che vogliono maritarsi non tralasciano di comperare il fiore d'aglio che deve assicurare entro l'anno un fidanzato, e dovunque si spande l'acuto profumo della spighetta o lavanda e dei garofani rossi che innumerevoli venditori offrono e che tutti comprano per garantirsi dal « malocchio ». Con tante streghe in giro quella notte!

Circa venti anni fa il poeta romanesco Giggi Zanazzo e l'editore Perino ebbero l'idea di bandire nel giornale *Rogantino* da essi fondato, concorsi a premi per canzoni popolari da cantarsi quella notte su carri ornati e illuminati, a imitazione di ciò che si fa a Napoli in occasione della festa di Piedigrotta. Tale usanza, sebbene non indigena, per qualche tempo attecchì, ed ebbe una serie discreta di successi, specialmente quando a cantare le canzoni premiate si prestarono anche artisti valorosi e nella Commissione aggiudicatrice dei premi non disdegnarono di prender posto esimî maestri, quale, ad esempio, il Vessella. Ma da qualche anno non soltanto il concorso delle canzoni, ma la stessa tradizionale notturna gozzoviglia romana di San Giovanni è in piena decadenza. Ahimè! cadono le città, cadono i regni, e poco alla volta cadono anche tutti gli usi e le costumanze dei tempi andati.

Tra le altre è ormai del tutto sparita anche l'usanza veneziana di vestire i bambini da *San Zuanini* nel giorno di San Giovanni. Vestirli per modo di dire, perchè invece venivano spogliati, e solamente coperti con una pelle di agnello dovevano condurre seco un agnellino legato con nastro azzurro. Quest'uso nel seicento doveva essere diventato un abuso come ce lo attesta il seguente curioso decreto del 17 luglio 1607, citato dal dottor Musatti in una nota nel suo libretto: *Amor materno nel dialetto veneziano.*

« Sapendo il signor Guardian grande che viene fatta una spesa di 60 ducati per far alcuni angioli che entrano in Processione, i quali non solo vengono fatti, come *antiquitus* si osservava, da fanciulli e da fanciulle, ma da figliole mature, et per le quali si sono introdotti diversi mangiari, con disordini et altri sconcerti; l'anderà parte che mette il Magn. Misser Pietro Bon onorevole G. G. che sia del tutto levato il far Angioli, e questo per levar molti inconvenienti che potria succeder, et anco per sparagnar altre spese che si fanno superfluamente ».

Dopo d'allora, osserva il Musatti, se i San Giovannini non sparirono affatto, divennero però assai più rari.

Furono poi detto proibiti dal Sinodo Diocesano del 1866, essendosi ritenuto peccasse di scandalo lo spettacolo di quei bimbi più o meno nudi (figurarsi poi le « figliole mature! ») e soltanto se ne vede ancora qualcuno nelle processioni di Cannareggio e di Castello.

Cadono dunque anche le usanze popolari più antiche ma cadono per trasformarsi mentre permane la eterna causa da cui avevano tratta la loro origine. E se — tra molti secoli — il tragico santo nel cui nome è tuttora festeggiato il giorno più lungo e la notte più breve dell'anno, dovesse anch'esso alla sua volta essere dimenticato, continueranno tuttavia nel pieno rigoglio dell'esistenza i cori dei garzoni e delle giovinette innamorate ad inneggiare al perpetuo rinnovamento della vita.

Americo Scarlatti.

Geografia

I movimenti del Polo. — I grandi e recenti dibattiti sul Polo fanno tornare, per così dire, di moda la discussione sui movimenti del polo stesso.

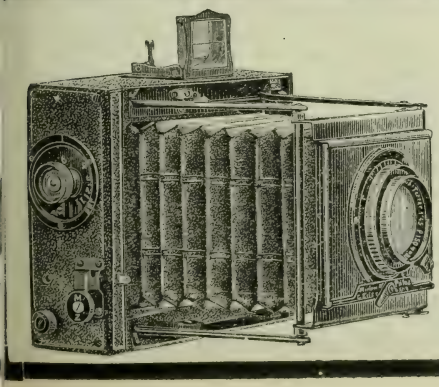
Se è difficile raggiungere le estremità della terra, è ancora più difficile determinarle con esattezza.

Che i poli si spostino costantemente con quasi impercettibile continuità, è innegabile, e riescirà perciò interessante, per i lettori, pubblicare un tracciato grafico che indichi la marcia del polo nord dal 1899 al 1908. Questo tracciato è dovuto alle pazienti osservazioni del prof. Albrecht, che ha riunito tutti i dati, a lungo, raccolti in sei stazioni meteorologiche situate su la stessa latitudine 39' 8' nord.

Questa passeggiata del polo, offre un grande interesse perchè oltre alla conoscenza dell'instabilità del nostro globo ci permette di misurarne il grado di elasticità che può essere paragonato a quello dell'acciaio.

— *In onore del prof. Luigi Hugues.* ebbero luogo il 20 marzo u. s. in Casale Monferrato, sua patria, solenni festeggiamenti, in occasione del giubileo del suo magistero.

— *La soluzione del conflitto per il territorio di Acre.* — La Bolivia, che lo scorso anno non aveva voluto accettare l'arbitrato dell'Argentina per la regolazione dei suoi confini, è venuta direttamente ad un accordo col Perù, modificando in qualche punto la decisione argentina. Il nuovo confine a sud, passerà anzichè sul corso superiore del Tam-



Per Fotografie di Sport

e per tutti gli altri scopi dei dilettanti le

Camere Minimum-Palmos

sono riconosciute come le migliori. Questi apparecchi sono fatti di metallo leggiero e di costruzione stabile. L'otturatore a tendina è regolabile fino a 1-1000 secondo e la sua larghezza si può leggere di fuori.

Catalogo N. 605 gratis a richiesta.

ICA **Società Anonima Dresda**

Fabbriche riunite di Camere, comprendente: Hüttig — Dr. Krüger — Wünsche — Zeiss - Palmos.

bopata, lungo il Rio Lanza, cosicchè la regione tra i due fiumi invece di restare alla Bolivia, passa al Perù. Dallo sbocco del Rio Heath nel Rio Madre de Dios il nuovo confine si volge direttamente a nord al forte Illampu sul Rio Manusippe e di là a nord-ovest all'incrocio del parallelo 69° 30' di long. O. col Rio Acre. La Bolivia col nuovo accordo acquista notevoli estensioni di terre tra il Madre de Dios e il Rio Acre, ma perde quelle tra il Tambopata e il Rio Lanza. In complesso la Bolivia cede al Perù 30,220 chilometri quadrati di terreno. (*Geographische Zeitschrift*. Lipsia, N. 3, 1910).

Ippica

— *Per cacciare le mosche dalle scuderie.* — L'esperienza fu già fatta da alcuni, in Francia, e diede ottimi risultati. Si sostituiscono alle finestre i vetri incolori usati ordinariamente con dei vetri leggermente colorati in *bleu*. Mentre i quadrupedi abitanti nella stalla non risentono alcuna influenza malefica dal cambiamento, le mosche e con le mosche ogni specie affine d'insetti, come tafani, farfalloni e bruchi, scompaiono per incanto. E ciò, senza che sia necessario chiudere la porta da cui la stalla riceve la debita aereazione.

Mineralogia

— *Le cave di marmo nell'Africa tedesca.* — Le cave di marmo nell'Africa sud-ovest tedesca, che non hanno eguali nel mondo, si trovano in vicinanza di Swakopmund nelle regioni di Habib, Karibib, Navaohab e Kubas in catene montuose che su un'altezza di 350 metri e una larghezza di un chilometro si stendono per un'estensione di parecchi chilometri. Mentre sinora il marmo si poteva ottenere in banchi e strati di 3 metri al più di spessore, i monti marmiferi sud-africani sono tutti composti di puro marmo, di qualunque dimensione si voglia. Finora si sono trovate oltre mille specie di marmo nelle più belle gradazioni di colore. E' importante il fatto che l'estrazione del marmo sud-africano non presenta alcuna difficoltà, perchè i lavori si possono eseguire alla base delle colline, mentre, ad esempio, a Carrara il marmo deve essere estratto con grandi sforzi nelle alte gole dei monti in mezzo ad una massa di sfasciume.

Navigazione

— *I grandi porti del mondo.* — Da una statistica dei porti mondiali pubblicata dalla Camera di Commercio americana di Nuova York risulta che Nuova York è per tonnellaggio di navi alla testa di tutti i porti nel commercio di esportazione Nel 1908 si ebbe un'uscita di 12 154 780 tonnellate, ciò che significa un aumento del 56,4 per cento in confronto col 1898 (tonn. 7 771 412). Londra nel periodo dal 1897 al 1907 passò da 9 110 925 tonnellate a 11 160 367, con un aumento del 22,4 per cento e passò al terzo posto, mentre Anversa con un aumento dell'81 per cento salì al secondo (da tonnellate 6 181 922 a 11 211 803). Nello stesso periodo Amburgo potè registrare un aumento dell'82,7 per cento, da 6 090 510 tonnellate a 10 888 553 prendendo il quarto posto; Liverpool guadagnò il 48,2 per cento passando da 5 834 384 tonnellate a 8 167 499. Il rapido aumento di Amburgo è dovuto al grande progresso dell'industria e del commercio della Germania e allo spirito d'intrapresa delle grandi compagnie di navigazione; Anversa deve il suo rigoglio in prima linea alle sue splendide installazioni portuarie. (*Geographische Zeitschrift*. Lipsia, N. 3, 1910).

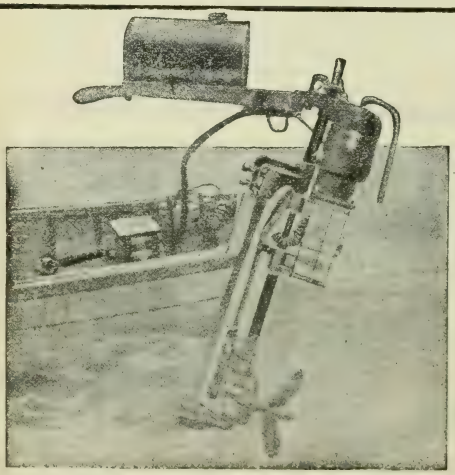
Quante navi esistono al mondo? — Difficile si presenta una risposta sopratutto esatta, a simile domanda.

La statistica navale è cosa molto complessa; i grandi istituti che sorvegliano la costruzione delle navi e le classificano secondo il loro valore assoluto, tenendole in costante osservazione per tutta la loro esistenza, come il famoso « Lloyd Register », non si occupano del pulviscolo navale, delle navi al disotto delle cento tonnellate. In alcuni Stati poi vi è un numeroso naviglio antiquato che è di uso locale e che sfugge ai controlli internazionali, come è il caso delle giunche chinesi e giapponesi, che tendono a sparire, ma che non saranno tanto presto del tutto scomparse dalla superficie di quei mari dove malgrado i loro difetti e inconvenienti rispondono ad una tradizione e hanno ancora una ragione d'essere.

Poi una statistica che abbracci tutte le navi del mondo non può mai venir tenuta alla giornata, perchè le notizie che le riguardano devono pervenire da tutte le parti della terra agli istituti che le controllano e le centralizzano. Così le statistiche sono sempre in arretrato da sei mesi, e tutto considerato è da ammirare la sollecitudine colla quale sono tenute e pubblicate, una volta all'anno in volume, e durante l'anno con periodici fascicoli di variazioni.

Le navi esistenti al 30 giugno 1909, data della statistica del « Lloyd Register » pubblicata in settembre dello stesso anno, erano così suddivise secondo l'istituto che le classifica:

Lloyd Register (inglese) .	. 9005	piroscafi	e 1419	velieri.	
Veritas (francese) .	Totale 4464	navi	fra vapori	e velieri.	
Lloyd (germanico) .	» 2664	»	»	»	
Veritas (norvegese) .	» 1610	»	»	»	
Registro (italiano) .	» 1266	»	»	»	
Record (americano) .	» 1136	»	»	»	
Veritas (austro-ungarico)	» 964	»	»	»	
British Corporation .	» 608	»	»	»	



Motori americani portatili fuori-bordo "WATERMAN,,

La più ingegnosa e pratica invenzione americana, per ***trasformare in pochi istanti*** qualsiasi barca a remi e a vela, in un ***ottimo canotto automobile***. Questo apparecchio è formato dalla riunione in un ***sol corpo*** di motore, propulsore, timone e serbatoio, e si colloca semplicemente al posto del timone, che sostituisce. La ***praticità*** di questo motore è indiscutibile, anche per il fatto che si può tenere ***al sicuro*** quando non si usa, lasciando quindi la sola barca sulla spiaggia. E' adatto per fiumi, laghi, mari e si fornisce in due grandezze, cioè:
di 2 HP., peso circa 22 Kg., velocità 8 12 Km.
di 4 HP., 2 cil., peso circa 35 Kg., velocità 14-16 Km.

La casa Waterman fornisce anche canotti a motore di ***impareggiabile*** costruzione, eleganza ***velocità*** e ***prezzo***.

Chiedere listini alla **Rappresentanza Generale Waterman**
Milano - Foro Bonaparte N. 53 D

Collo scorso gennaio si è fondato un nuovo istituto italiano in antagonismo al vecchio Registro, il Registro Nazionale, che ha fatte sue esattamente le norme della British Corporation.

La bandiera delle navi non ha nulla a che fare coi diversi registri, così le cifre delle loro classificazioni non coincidono con quelle che rappresentano i totali delle diverse marine. Ecco i totali delle bandiere di tutto il mondo, esclusi però i velieri inferiori a trecento tonnellate di bandiera giapponese (giunche) e le giunche chinesi, nonchè tutti i velieri e piroscafi di ogni altra bandiera inferiori alle cento tonnellate. Avvertasi pure che quanto alla marina degli Stati Uniti, nei suoi totali sono comprese le navi — anche da rimorchio dei grandi laghi, la cui navigazione è considerata come marittima.

	Vapori		Velieri		TOTALE	
	N.	tonn.	N.	tonn.	N.	tonn.
Inghilterra . .	8419	16472·02	1072	905334	9491	17377936
e sue Colonie	1339	1230112	735	218394	2074	1448506
Stati Uniti	1725	3662332	1865	1291480	3590	4953812
Germania . .	1808	3589046	363	377667	2171	4266713
Norvegia . .	1292	1388423	833	605201	2125	1993624
Francia . .	884	1445976	625	447617	1509	1893593
Italia . . .	437	961132	663	358785	1100	1319917
Giappone . .	861	1150858	4	1942	865	1152800
Russia . . .	708	760785	638	211612	1346	972397
Olanda . . .	503	904586	98	37704	601	942240
Svezia . . .	960	774288	543	148510	1503	922798
Austro-Ungheria	347	744676	9	5481	356	750157
Danimarca. .	558	677098	312	65060	870	742158
Spagna . . .	479	686875	80	23143	559	710018
Grecia . . .	287	484193	122	32428	409	516621
Belgio . . .	152	268459	4	3296	156	271755
Brasile . . .	317	2221'0	79	2075	396	248815
Turchia . .	143	112849	188	61895	331	174744
Argentina . .	197	128544	80	29556	277	158110
Chile . . .	95	106857	51	40570	146	147427
Portogallo . .	75	69878	129	36104	204	105982
Uruguay . .	48	71616	26	17722	74	89338
China . . .	60	75258	—	—	60	75258
Cuba . . .	55	61832	7	1343	62	63175
Messico . .	46	29072	20	4363	66	33435
Rumenia . .	23	32448	1	285	24	32733
Perù . . .	14	10919	47	2174	61	33093
Altri Paesi .	77	50328	37	9294	114	59622
TOTALE .	21909	36473102	8631	4976665	30540	41449767

La nave veliera occupa ormai un posto minimo nella marineria mercantile mondiale, e se si tien presente che la efficienza della nave a vapore è attualmente quattro volte all'incirca maggiore di quella a vela, noi troveremo che quei 4 976 665 tonnellate di navi a vela ancora esistenti al 30 giugno 1909, equivalgono appena a 1 244 166 tonnellate a vapore e che pertanto nella importanza dei traffici mondiali la povera marina a vela non conta più che come una frazione insignificante. Ogni anno poi le navi a vela diminuiscono rapidamente di numero e di importanza; mentre le vaporiere guadagnano sempre maggior terreno.

Giorgio Molli.

— *Il materiale nautico per le nuove Convenzioni Marittime.* — Il progetto di legge presentato alla Camera il 28 aprile per le Convenzioni Marittime, esige il seguente modesto materiale nautico, che non darà certo nessuna supremazia ai servizi italiani, finchè dura il periodo di transizione formato dalle Convenzioni stesse. Esso comprende:

2	piroscafi	da tonn.	4000	e nodi	12
2	»	»	4000	»	9,5
4	»	»	5000-3000	»	10
1	»	»	3000	»	14
7	»	»	3000-2500	»	9,5
2	»	»	2700	»	12
5	»	»	2500	»	11,5
1	»	»	2300	»	9,5
3	»	»	2200	»	10
3	»	»	2200	»	9,5
6	»	»	2200-1800	»	10
8	»	»	1600	»	9 5
3	»	»	1500	»	10
1	»	»	1300	»	12
1	»	»	1200	»	9,5
7	»	»	1200-800	»	9,5
1	»	»	750	»	10
1	»	»	70	»	9,5

Sono in tutto 58 piroscafi del totale di 133 920 tonnellate.

La nuova Compagnia che assumerà il servizio dovrà rinnovare 24 di questi vapori, ordinandone 12 immediatamente e i rimanenti nel secondo anno di esercizio, ma nel primo semestre.

— *Due nuovi colossali vapori germanici.* — I due nuovi giganti della Hamburg Amerika Linie, avranno le seguenti dimensioni: lunghezza metri 259,25; larghezza 28 (e dalla carena alla coperta saranno alti m. 20,10; però colle superstrutture e i ponti di comando l'altezza riescirà molto maggiore. Le macchine svilupperanno 40 000 HP e la velocità sarà quindi relativamente modesta, circa 21 nodi all'ora. Questi vapori apparteranno al tipo intermedio, cioè che porta anche emigranti, ciascuno di essi potrà imbarcare 4800 passeggeri divisi in quattro classi mentre l'equipaggio consterà di 750 uomini.

Navigazione interna

— Gli Stati Uniti sono sempre ostinati attorno all'istmo di Panama, il cui canale, man mano che proseguono i lavori, acquista proporzioni sempre maggiori. Infine l'Argentina ha in progetto un canale che da Buenos Ayres, costeggi la sponda destra del Paranà e sopprima la navigazione incerta dei suoi diversi rami insino a Rosario.

Pesca

Esposizione di motori per barche da pesca. — Viene annunziata per il prossimo autunno un'esposizione di motori per barche da pesca da tenersi a Great Yarmouth dal 29 ottobre al 12 novembre, sotto il nome di « North Sea Fisheries and Shipping Exhibition of Marine Oil Engines ».

Durante gli ultimi due anni si operò una radicale trasformazione sulle condizioni del lavoro delle barche peschereccie, dovuta specialmente all'applicazione del motore a scoppio, sistema che sembra più conveniente che non l'uso di veri e propri vapori. Il motore è messo in azione solo quando il vento non permette di utilizzare la vela, e per il relativo modesto prezzo di 700 sterline è possibile di applicare un poderoso motore di 60 cavalli di forza ad un veliero di prima classe il cui costo di costruzione varia fra le cinque e seicento lire sterline. Scopo della prossima Esposizione di Great Yarmouth è appunto quella di dimostrare i vantaggi e la praticabilità di tale applicazione, mettendo in concorrenza ed a confronto gli uni con gli altri i varî tipi di motori a scoppio attualmente sul mercato.

Tramvie

— *Tramvia elettrica Pont Saint Martin-Gressoney la Trinité.* — Sta per entrare nel periodo dell'attuazione il progetto di una tramvia elettrica da Pont Saint Martin a Gressoney, a scartamento ridotto della larghezza di un metro, la quale, seguendo la strada provinciale, dalla stazione di Pont salirà per ora fino a Gressoney S. Jean e più tardi potrà esser fatta proseguire sino alla Trinité. Il sistema di trazione sarà quello a corrente continua, con filo aereo, presa ad archetto e ritorno per le rotaie. I servizi principali verranno concentrati ad Issime.

Viabilità

Per una strada modello fra Roma e Torino nel 1911. — Quasi tutte le provincie che il Touring ha invitate ad una « Gara d'onore per una strada modello fra Roma e Torino nel 1911 » hanno aderito all'invito con un entusiasmo pari alla bontà delle intenzioni che hanno indotto il nostro Sodalizio a prendere una tale iniziativa.

Così le strade delle provincie di Alessandria, Arezzo, Bologna, Firenze, Genova, Lucca, Massa, Modena, Parma, Pavia, Perugia, Piacenza, Pisa, Reggio Emilia, Roma, Siena, Torino saranno tali da far mutare l'opinione cattiva che i turisti stranieri hanno sulla viabilità dell'Italia, paese insuperabile per bellezze naturali ed artistiche, ma ancora lontano dall'avere vie di comunicazione degne di un popolo chiamato ad alti destini.

Il Touring, in unione al Comitato esecutivo per le feste commemorative del 1911 a Roma, assegnerà a tutte le provincie che avranno aderito alla gara, una grande targa in bronzo, e premierà con medaglie d'oro e d'argento quelle che avranno ottenuti i migliori risultati. Inoltre alla prima classificata verrà rimessa una grande Coppa d'argento, dono del comm. dott. Guido Ravà-Sforni. Oggetti artistici e medaglie, pure d'oro e d'argento, saranno destinati agli ingegneri ed ai cantonieri che meglio si saranno distinti.

Il Touring si propone cioè di riconoscere non solo le benemerenze delle Amministrazioni, ma pur anche quelle dei loro funzionari tecnici d'ogni grado e degli stessi salariati, cioè di ogni fattore della buona strada: dall'ingegnere capo al cantoniere stradale. Esso si lusinga che questa larghissima comprensione delle varie indissolubili benemerenze valga a dimostrare quanto bene gli uomini dello *sport* comprendano la nobiltà e l'utilità dell'opera di quanti attendono a formare e conservare la strada, qual si sia il grado e la mansione di ciascuno.

GRATIS AI SOCI DEL T.C.I.
IL CATALOGO MODELLI 1910
CICLI
DEI
DEI !!!
I PIÙ ESTETICI, PERFETTI
OFFICINE DEI MILANO via PASQUALE PAOLI 4

— Pneu —
Automatique DUCASBLE
per CICLI, AUTOMOBILI, OMNIBUS, ecc.
Si gonfia automaticamente e non può mai scoppiare.
Adottato da Servizi pubblici, Pompieri, Guardie, ecc.
Agenzia Gen. per l'Italia: 2, Corso Torino - GENOVA

Le LASTRE, CARTE, CARTOLINE FOTOGRAFICHE marca "AS DE TREFLE,,
della soc. GRIESHABER Freres & C. di Parigi
sono incontestabilmente superiori a quelle finora preparate
Deposito Generale: MILANO - Via Ausonio, N. 8

"CELLOFIX,,
Carta per dilettanti
lucida, matt e chamois
È una carta per la stampa a contatto, ottenuta mediante un processo brevettato e che viene virata col
SEMPLICE BAGNO DI SALE DA CUCINA
si ottengono copie vigorose e d'un sorprendente effetto.
Abolito il bagno viro-fissatore.
Ritratti inalterabili, non impallidiscono, nè si macchiano.
I bagni costano quasi nulla e perciò è al presente la carta per la stampa a contatto
LA PIÙ ECONOMICA ED INFALLIBILE
Una prova induce ad adottarla per sempre.
Si vende presso tutti i negozi d'Articoli Fotografici.
KRAFT & STEUDEL (Fabbrica di carte fotografiche) Dresda (Germania)
Rappresentanti Generali per l'Italia:
PILLOT & C. - LIVORNO, Via Vitt. Em., 52

Notiziario delle comunicazioni — in Italia —

Ponti

— E' stato inaugurato il nuovo ponte sul Canalbianco fra Frassinelle e Villamarzana (Rovigo).

— Si sono adunati ad Alessandria i rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione del ponte sul Po a Valle di Alluvioni Cambiò, destinato ad allacciare stabilmente la Provincia di Alessandria con la Lomellina.

— Continuano a giungere al Comitato esecutivo per il ponte sul Po alla Gerola (Pavia) le adesioni e le votazioni di sussidi per parte dei Comuni interessati.

— Si è costituito un nuovo Comitato per la costruzione di un altro ponte sul Po a Pieve del Cairo.

Linee automobilistiche

— Si è costituita a S. Marco in Lamis (Foggia) una Società cooperativa, all'oggetto di istituire un servizio automobilistico tra S. Marco-S. Severo-Lucera e Foggia.

— Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici si è occupato delle domande per la istituzione delle seguenti linee di servizi pubblici automobilistici nell'Italia meridionale: 1. Candela-S. Agata-Savigiano Greci; 2. Città Sant'Angelo-Stazione di Monte Silvano; 3. Campobasso-Lucera-Trivento.

— Una Commissione si è recata al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere un congruo sussidio a favore della Società che assumerà il servizio automobilistico fra Rovigo e Crespino, ed ha avuto affidamento che il sussidio verrà concesso.

— E' stato concesso il sussidio chilometrico governativo di L. 531 per anni 9 alla Ditta Vitali-Forti per l'impianto ed esercizio di un pubblico servizio di trasporti con automobili da Macerata per Urbisaglia, Sanginesio, Sarnano ad Amandola.

— Sono a buon punto presso il Ministero dei Lavori Pubblici le pratiche per la concessione del servizio automobilistico Rovigo-Crespino-Guarda-Adria, come pure quelle relative al servizio postale.

— Verrà prossimamente istituito il servizio automobilistico Senigallia-Mondavio-Arciano-Pergola, con carrozze della Società Meccanica Bresciana della capacità di 14 posti interni e 3 esterni. Sarà istituita una linea principale Pergola-Marotta-Senigallia, ed una linea sussidiaria da Mondavio e Orciano alla provinciale Cesanense in coincidenza con gli orarî della linea principale.

— Sono state attivate pratiche per avere un servizio automobilistico continuativo, anche postale, da Belluno verso Trichiana, Mel, Lentiai e viceversa.

— L'Amministrazione comunale di Gubbio sta espletando le pratiche perchè il servizio automobilistico Gubbio-Perugia, che ha fatto buonissima prova e soddisfa veramente ai bisogni della cittadinanza, venga sussidiato dallo Stato e divenga definitivo e duraturo. Prossimamente verrà iniziato il servizio giornaliero; mentre attualmente è soltanto trisettimanale.

— E'stato inaugurato il servizio automobilistico Campolattaro-Colle Sannita-Castelvetere.

— Sono da qualche tempo iniziate le trattative fra i diversi comuni interessati per un impianto automobilistico Fossato-Fano e viceversa.

— Col 18 aprile ultimo scorso venne ripreso il servizio automobilistico Recco-Uscio-Cicogna.

— E' stata inaugurata la linea automobilistica Viterbo-Toscanella.

FRERA FRERA

CICLI 1910

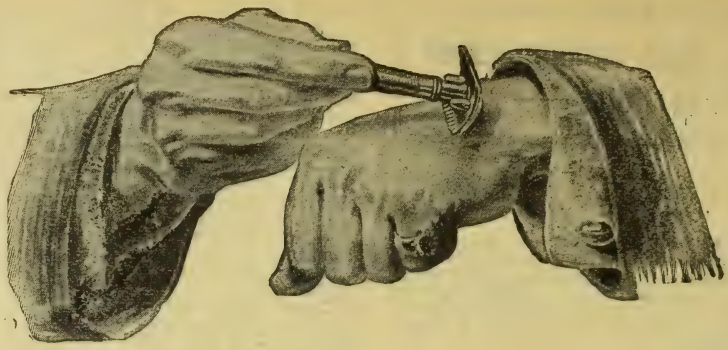
I migliori perchè più economici, più eleganti, più scorrevoli I migliori

DI RESISTENZA ILLIMITATA

Domandate Catalogo Modelli 1910 alla

Soc. Anon. Frera ▫ Milano-Tradate

FRERA FRERA



La curvatura della lama "GILLETTE,, dà l'angolo voluto per radersi

Tutti i rasoi, quello "GILLETTE,, eccettuato, siano essi del vecchio modello oppure quelli « di sicurezza » non possono esser mantenuti in quell'esatta inclinazione che dovrebbero avere allorquando il filo viene a contatto della pelle. I movimenti del braccio e della mano sono variabili, la superficie del viso presenta delle sporgenze e delle rientrature, che producono un continuo spostamento dell'angolo del rasoio.

Il rasoio "GILLETTE,, grazie alla sua speciale costruzione, ovvia a tale inconveniente ed è l'unico rasoio al mondo che sopprima questa difficoltà. Qualunque sia la linea esteriore del volto, comunque sia la superficie della pelle, la lama s'impernia sempre sull'angolo occorrente per radere. Non potete sbagliarvi nè tagliarvi mai.

Il rasoio "GILLETTE,, vi permette di radervi facilmente, senza affilare senza arrotare la lama. Per quanto dura sia la barba, per quanto delicata la pelle, il rasoio "GILLETTE,, vi soddisfa sempre. Non esiste altro rasoio come il "GILLETTE,, non c'è un manico che eguagli il suo, nè una lama che valga la sua.

E' l'unico rasoio col quale si possa, a piacere, radere a filo di pelle o meno.

Il rasoio "GILLETTE,, a triplice argentatura, in astuccio di lusso con 12 lame di ricambio costa **Lire 25**

Rasoi, lame di ricambio e sapone "GILLETTE,, in vendita presso tutti i principali coltellinai, profumieri, negozianti di articoli casalinghi e da viaggio.

Gillette Safety Razor Ltd. - 17, Holborn Viaduch - London

Gillette NE RIPASSATURE - NE AFFILATURE **Rasoio di Sicurezza**

— Verrà fra breve attivato un servizio automobilistico tra S. Marco in Lamis e Sansevero.

— Il 15 maggio ultimo scorso venne attivato il servizio quotidiano automobilistico Belluno-San Vito, con tre corse di andata e tre di ritorno. Altre corse verranno organizzate da Tai in Auronzo, da Feltre a Primolano, da Feltre a S. Martino di Castrozza, e da Belluno ad Agordo.

— L'Amministrazione comunale di Reggio Calabria ha stabilito un premio di L. 6000 annue per il primo che impianterà nella città di Reggio un servizio automobilistico.

Tramvie e filovie

— E' stato inaugurato il servizio delle tramvie elettriche urbane e suburbane a Parma.

— Hanno incominciato a prestare servizio i tram elettrici fra Chiasso e Riva S. Vitale.

— La Deputazione Provinciale di Pavia ha dato parere favorevole alla domanda di concessione per l'impianto della linea tramviaria Vigevano-Sforzesca Borgo S. Siro-Garlasco-Dorno-Scaldasole-Sannazzaro.

— Il Consiglio Comunale di Chiusa Pesio ha votato la concessione di un sussidio annuo per il prolungamento filoviario da Peveragno a Chiusa, di modo che fra non molto sarà attuato il collegamento della città di Cuneo col Comune di Chiusa Pesio.

— Procedono alacremente i lavori per la linea tramviaria Cantù-Stazione Asnago in Provincia di Como.

— Si è costituito presso il Municipio di Cornaredo (Milano) il Comitato definitivo per la filovia San Siro-Trenno-Quinto-Cornaredo-Rho.

— E' stato pubblicato il decreto che autorizza la costruzione e l'esecuzione da parte della Società « Volta » della tramvia elettrica da Como a Cernobbio e da Cernobbio a Maslianico. La concessione d'esercizio ha la durata di 60 anni.

— Dal Consiglio Provinciale di Novara è stato concesso il chiesto sussidio di L. 75 000 per la tramvia Pallanza-Fondo Toce-Omegna.

— Sono state date disposizioni affinchè i lavori per la direttissima Roma-Napoli vengano spinti in modo da essere compiuti entro il 1914. La galleria dell'Orso presenta qualche difficoltà per la natura del terreno e per le infiltrazioni delle acque. Per la galleria Vivola si lavora alacremente; la terza galleria, cioè quella del Massico, sarà compiuta per la fine del 1911 o ai primi del 1912, e il tronco Formia-Fuorigrotta è in via di compimento.

— E' stata inaugurata la ferrovia Carnia-Villa Santina con l'intervento dei rappresentanti del Governo, e dei Comuni di Udine, di Tolmezzo, e di tutti gli altri Comuni della Carnia.

— La Giunta Municipale di Milano ha espresso un caldo voto al Governo perchè sia affrettata la concessione del tronco ferroviario Erba-Incino-Pontelambro-Canzo-Asso. Hanno pure promesso il loro appoggio i senatori Colombo, Del Giudice e Gavazzi, ed i deputati Baragiola, Baslini e Padulli.

— La Commissione presso il Ministero dei Lavori Pubblici che ha proceduto all'accertamento dei lavori mancanti per l'ultimazione della ferrovia Livorno-Vado ha riconosciuto che l'apertura all'esercizio della linea dovrà aver luogo nella metà di giugno prossimo.

"GILLETTE,,

RASOI, NELL'ASTUCCIO LAME DI RICAMBIO E SAPONE "GILLETTE,,

Unico deposito per la vendita all'ingrosso

MARX & C.

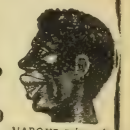
Coltellerie Riunite CASLINO D'ERBA

Più di 2 milioni di CANDELE

OLEO

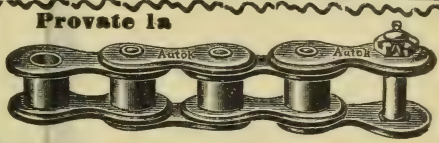
in uso in tutto il mondo.

IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES.



MARQUE DÉPOSÉE

Provate la



La migliore

La più economica

CATENA "AUTOK,, per automobili

Dep. presso H. KOENIG - Via Ariosto, 27 - MILANO - Telef. 36-66

Binoccoli Prismatici

ad effetto stereoscopico

Nuovo Modello 1910

CHIEDERE IL CATALOGO N. 280 GRATIS E FRANCO

Voigtländer

A. - G., Brunswick (Germania)

FILIALI in BERLINO - FRANCOFORTE S. M. - AMBURGO - VIENNA - LONDRA - PARIGI - MOSCA - NEW-YORK

Serie per Biciclette
di fama mondiale

BSA

Soci del T. C. I.

Prima di fare acquisti
domandate il nuovo
Catalogo Biciclette finite

BSA

Modelli 1910

.. Gratis e franco ..

Chiederlo ai Rappresentanti
Generali per l'Italia:

Società Anon. Frera
Milano - Tradate

The Birmingham Small Arms Co. Ltd. - Birmingham

— Il Ministero dei Lavori Pubblici ha presentato un progetto di legge per le ferrovie della Basilicata e della Calabria, che importerà una spesa complessiva di oltre 200 milioni.

— E' stata tenuta a Cologna Veneta una riunione, nella quale venne nominata la Commissione esecutiva per il progetto di ferrovia locale di Sambonifacio a Montagnana, che dovrebbe unire la Milano-Verona alla Padova-Bologna con un percorso di circa 26 chilometri.

Strade

— Con recente decreto, il Ministero ha approvato la costruzione della nuova strada Marliana-Vico (Bagni di Montecatini).

— Saranno quanto prima incominciati i lavori per la strada di accesso alla stazione di Cittiglio (Como).

— Sono ultimati gli studî del tronco Santa Teresa-Monte Olimpino-Costa di San Fermo, della consortile Como-S. Fermo-Cavallasca-Parè-Gironico-Olgiate Comasco. Saranno ora intrapresi quelli per il rimanente tracciato, che verranno in breve condotti a termine, trattandosi solo di un allargamento della strada attuale con qualche lieve modificazione planimetrica e qualche correzione.

— Incomincieranno prossimamente i lavori per la sistemazione della nuova ed importante via alle stazioni ferroviarie in Camerlata (Como).

— Sono incominciati i lavori per la sistemazione della strada comunale Brunate-Civiglio, nella località detta Gomba, per i quali vennero già approvati il progetto e la spesa dai Consigli Comunali di Como e di Brunate.

— Il primo maggio è stata solennemente inaugurata la nuova strada del Bojago (Treviso) che mette in comunicazione la popolosa frazione di S. Giuseppe col comune di Quinto.

— La Deputazione Provinciale di Ravenna dovrà prossimamente deliberare relativamente ai lavori di correzione della strada Castelbolognese-Riolo nel punto Casacce. Con tale correzione verrà tolta l'incomoda salita delle Casacce.

— Sono stati incominciati i lavori della nuova strada che dal colle di Posillipo condurrà al Lido di Marechiaro.

— Sono state finalmente compiute le lunghe pratiche per la progettata strada Maslianico-Chiasso.

— La carreggiabile Biella-Novara, col prolungamento della Novara-Roasenda, sarà presto compiuta.

— E' stato accordato al Comune di Laveno un sussidio di L. 16 129,05 per la costruzione della strada d'accesso alla stazione di Stato. Il costo totale della strada è preventivato in L. 32 258,16.

— Verrà inaugurata a Meina (Novara) la strada che dalla stazione ferroviaria scende alla strada nazionale.

— Il Ministero dei Lavori Pubblici ha assegnato un milione e mezzo per compiere il piano regolatore per la viabilità nell'alto appennino Umbro.

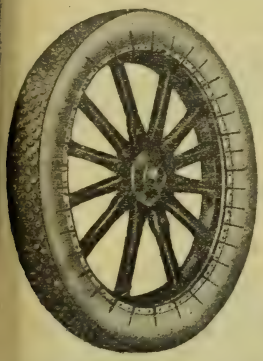
— La nuova strada provinciale che partendo da Civitavecchia (Porta Corneto) giunge alle Larghe sulle strade Civitavecchia-Tolfa sarà fra giorni ultimata e potranno transitarvi le automobili che faranno servizio di passeggeri fra Civitavecchia, Allumiere e Tolfa.

— Si deplora lo stato di trascuratezza in cui è tenuta la strada nazionale da Oneglia a Pieve di Teco, e la lentezza con cui dal Genio Civile viene provveduto in caso di frane od altri impedimenti alla viabilità.

— Fervono i lavori per la costruzione del primo tronco della provinciale Maccagno Confine.

— Verranno iniziati quanto prima i lavori per la progettata strada che da Bodio dovrà condurre alla stazione di Varano-Borghi (provincia di Como).

— Sono incominciati i lavori per il raddrizzamento della strada provinciale nel tratto dal Ponte della Mola al Boio (Lonigo).



SOVRACCOPERTURE "HUMBERT", l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA", in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI", in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES — Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA", (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.

U. DE BONMARTINI - Milano **Via Plinio, 5** (Corso Buenos Ayres)
Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

A tutti i membri del Touring Club Italiano saranno mandati i Cataloghi per Vetture e Cicli **DE DION-BOUTON**
Farne domanda alla Società Anonima Garages E. Nagliati, Firenze, Borgognissanti, 56, indicando il numero di tessera.

La solidità è la caratteristica
dei Cicli "SENIOR,,

BONZI & MARCHI
MILANO, Via S. Nicolao, 1
Filiale: TORINO, Via C. Alberto, 9

IN VENDITA:

L'ANNUAL 1910

Anno V.

ANNUARIO-DIZIONARIO UNIVERSALE
DELLE INDUSTRIE DELL'AUTOMOBILE
DELLA NAUTICA E DELL'AERONAUTICA

Opera contenente 4 parti:

Un ANNUARIO alfabetico degli Agenti, dei Commercianti e degli Industriali dell'automobile, francesi e stranieri.

Un ANNUARIO metodico delle professioni divise in 215 classi.

Un DIZIONARIO illustrato, pratico e tecnico, di tutto ciò che riguarda la locomozione terrestre ed aerea, contenente i risultati sportivi, le novità dell'anno, ecc.

Una RACCOLTA degli elenchi dei Soci degli Automobile-Clubs, degli Aero-Clubs, delle Camere Sindacali, ecc., ecc.

Prezzo L. 12 rilegato

PARIS — 90, AVENUE DE VILLIERS

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

La
Moto-Rêve
di gran lunga la migliore,
non teme confronti!

Catalogo gratis e franco ai Soci del Touring Club Italiano indicando il numero di tessera.

La Moto-Rêve Italiana
Società Anonima
MILANO - Corso Magenta, 27

L'Annuario Generale 1910 del Touring.

L'*Annuario* 1910 che il T. C. I. ha distribuito nel mese scorso ai suoi 85 000 soci, si presenta, in quella che è la XVI edizione, notevolmente migliorato e ampliato nel testo, con veste rinnovata sulla quale campeggia il guidone tricolore del T.

Fra le *notizie turistiche* e *pratiche* di *interesse generale* delle quali l'*Annuario* si è arricchito, ricorderemo i *dati statistici* economici intorno all'Italia e alle principali nazioni; le informazioni sull'uso e sulle consuetudini del *passaporto* e del *porto d'armi* per difesa personale nei varî Stati; le informazioni sui *divieti di fotografare* nelle *zone soggette a sorveglianza militare*, le *tariffe ferroviarie* che favoriscono la pratica del viaggio in Italia; il cenno sulla *responsabilità degli albergatori* nei principali paesi europei; il *codice telegrafico internazionale degli alberghi*, per le ordinazioni di camere.

Fra le notizie d'*interesse* esclusivamente *ciclistico* e *automobilistico* che trovano posto nell'*Annuario* accenneremo le disposizioni sulla circolazione recentemente emanate; le norme che automobilisti e ciclisti devono osservare alle dogane con speciale riguardo al regime speciale accordato al T. C. I. che permette ai soci di attraversare le frontiere con l'automobile o la bicicletta in esenzione del deposito cauzionale.

L'*Elenco generale delle località*, disposte in ordine alfabetico, venne diviso in due parti: *Italia* e *Estero*: per ogni località sono fornite in ordine alfabetico e condensate mediante l'uso di segni e di abbreviazioni convenzionali indicazioni: di *distanza*, di *popolazione*, di *altimetria*, *postali*, *telegrafiche*, *telefoniche*, *ferroviarie*, *tramviarie*, dei *servizi di piroscafi*, di *messaggerie automobili* e a cavalli, delle *vetture pubbliche da piazza*, delle *stazioni climatiche* e *balneari*, *degli edifici monumentali* e delle *curiosità principali da visitare*, *di tutte le Società sportive*, dei *Comitati di incremento* e di *abbellimento locale*, delle *sorgenti di acque minerali*, delle *Camere di Commercio* e di *Delegati commerciali* e infine tanto per l'Italia quanto per l'Estero del *Corpo diplomatico e consolare*.

Questa parte dell'*Annuario* contiene inoltre l'indicazione dei servizî del Touring, che nell'anno decorso ebbero un incremento enorme: infatti sono 1000 *alberghi*, 800 *garages*, 1000 *meccanici*, 800 *fornitori di benzina e lubrificanti* che concedono facilitazioni ai soci; 3500 *Consoli*, 800 *Avvocati*, 500 *Medici*, 600 *Farmacisti* che apprestano loro assistenza nelle contingenze d'indole turistica.

Di queste e di tante altre utilissime indicazioni è ricco l'elegante volume tascabile. Il quale è riuscito perciò non solo una guida indispensabile pel viaggio ma anche per consultazioni di studio.

"TAURUS-TYPE"

Macchina da scrivere tascabile a carta continua, formato orologio.

Si spedisce franca di porto nel Regno contro vaglia del valore di

Lire 20

La "TAURUS-TYPE" è usata da tutti gli SPORTMANS, i professionisti, gli uomini di commercio, i collezionisti.

Chiedere con cartolina doppia la splendida pubblicazione illustrata a colori alla Ditta fabbricante

TORRANI & C. Via Cappellini N. 10 MILANO

GOERZ
TRIÈDRE-BINOCLES
PHOTO-APPAREILS

In vendita presso i Negozianti di forniture fotografiche, e gli ottimi

C. P. GOERZ
Società per Azioni
BERLIN-FRIEDENAU, 115
LISTINO DI PREZZI GRATIS

Società Ligure
Piemontese
Automobili

TORINO
GENOVA

S

AUTOMOBILI
INDUSTRIALI

Vincitrici
di tutti
i concorsi
ufficiali.

SPA

AUTOMOBILI
DA TURISMO

Trionfatrici
di tutte le principali Riunioni
del 1909.

A

MOTORI PER
AVIAZIONE

Preferiti
per la loro
leggerezza
e solidità.

BIBLIOTECA

« Guida di Milano e Provincia ». (Anno XXX) L. 10. Società Editrice Savallo. Milano, Verziere, 4. Telefono 37.

Il volume raggiunge le 2700 pagine e racchiude nelle sue rubriche e nei suoi indici tutto ciò che concerne il movimento sociale, amministrativo e industriale di Milano e dei 300 Comuni che ne costituiscono la Provincia.

Una *serie nuovissima di ben* 154 *tavole topografiche*, eseguite in foto-litografia a colore, illustra l'intera planimetria della città, agevolando le consultazioni.

Come è noto, la regione della Lombardia è la più ricca di commerci e di industrie, e la maggiore esportatrice di prodotti nelle altre provincie del Regno ed all'estero.

Tutti coloro che vogliono stabilire relazioni d'affari con Milano e colla sua Provincia non possono trovare migliore indicatore.

Gli elenchi degli industriali — divisi per ogni ramo di produzione e con notizie precise dei rispettivi generi di lavorazione — sono accuratamente riveduti e corretti ogni anno, così che possiedono un valore di freschezza e praticità assai raro a trovarsi.

Il volume è stampato in caratteri nitidissimi, è legato in tela.

« Annuario-Dizionario Universale delle Industrie dell'Automobilismo, della Nautica e dell'Aeronautica ».

E' da annoverarsi fra le opere del genere meglio riuscite; esso contiene non solo l'indicazione dei nomi ed indirizzi dell'industria e del commercio dell'automobilismo di ogni parte del mondo, ma anche raccoglie tutti i termini tecnici e pratici della locomozione meccanica.

L'*Annuario* 1910, grosso volume di circa 1400 pagine, rilegato in tela, è stato completamente rifatto e considerevolmente aumentato. Diviso in quattro parti ben distinte fra loro, fornisce utilissime informazioni sugli automobili, gli aerostati, gli aeroplani, le lancie a motore, ecc.

L'*Annuario* è uno dei libri che riescono maggiormente utili indistintamente a turisti, a *chauffeurs*, ad ingegneri ed a *sportmen*.

E' in vendita al prezzo di L. 12. Paris, 90, Avenue de Villiers.

Ch. Laville « Principes d'automobile », Pag. 167; Frs. 2,50. Paris, H. Dunod et E. Pinat, éditeurs 47 et 49, Quai des Grands-Augustins.

Per quanto il congegno di un motore d'automobile costituisca una fra le più semplici espressioni meccaniche, pure la materia non cessa d'essere arida ed ardua, massime per i profani.

Molti che pure amano l'automobile come mezzo di turismo e di *sport*, tardano ad assumerne la piena conoscenza appunto in causa di questa aridità.

Un merito non indifferente dell'autore è quello di aver resa facile e quasi dilettevole la lettura del suo volume con una esposizione piana, immaginosa e suggestiva.

M. Calderara et P. Banet-Rivet. « Manuel de l'Aviateur-constructeur ». Pag. 290. Frs. 5. Paris. H. Dunod et E. Pinat, éditeurs, 47 et 49, Quai des Grands-Augustins.

E' una trattazione austera fondata su rigorosi principî scientifici e su risultati incontrovertibili d'esperienze pratiche.

Per la precisione e l'abbondanza de' suoi dati e per la diligenza con cui è esaurito l'argomento,

Appena terminato: **Le Larousse pour tous**

Nouveau Dictionnaire encyclopédique illustré (in lingua francese) completo in 2 volumi ben legati in 8 (21×30,5) di 2000 pagine, 1800 incisioni, 300 tavole illustrate, ecc.

L. 50 — *Concedo il pagamento rateale di L. 5 — al mese senza aumentare il prezzo.*

H. O. SPERLING - Libraio di S.M. la Regina Madre d'Italia - MILANO - Via Carlo Alberto, 27

Biciclette STYRIA
Motociclette REPUBLIK
Casse forti TANCZOS-VIENNA sicure contro il fuoco e le infrazioni.
Macchine da scrivere HAMMOND
Automobili Laurin-Klement HP. 8-9 12-14 16-18 20-25 35-40 60
Jungbunzlau (Boemia)
(Vetture - Omnibus - Camions)
Costruttori delle automobili postali Cattaro-Montenegro.
Biciclette, Motociclette e Macchine da scrivere anche a rate, dietro referenze di primo ordine.
Chiedere cataloghi e certificati con riferimento al presente avviso alla Ditta I. WOLLMANN-PADOVA Rappresentante

Telefono 95-90 — provvisorio.
Auto-Garage Centrale
MILANO
Vicolo S. Carlo, N. 3 (Via Monforte)
APERTO TUTTA LA NOTTE
OFFICINA
COSTRUZIONI - RIPARAZIONI
CARICA ACCUMULATORI
Forniture complete
Deposito e rifornimenti benzina con impianto di sicurezza brevettato - Misuratore automatico Assoluta garanzia.
Telegrammi: Autocentral - Milano

LIQUORE TONICO DIGESTIVO DITTA ALBERTI BENEVENTO
STREGA

consigliamo questo manuale a tutti coloro che per bisogno di costruzione o desiderio di conoscenza amano approfondire l'interessantissimo problema.

« Garibaldi ed i garibaldini » Raccolta trimestrale di scritti e documenti inediti orari, diretta da E. Brambilla, D. Bulferetti, A. Mori. Abbonamento annuo: Italia L. 10, estero L. 12: un fascicolo separato L. 3. Editore Riccardo Gagliardi, libraio antiquario, Como, 1910.

Questa periodica pubblicazione non ismentisce il titolo che porta e contiene nel suo primo numero pregevoli scritti di competenti e documenti interessantissimi e singolari della epica pagina di storia che si propone di render più nota e di far rifulgere al culto dei contemporanei.

La Rivista rappresenta insomma un degno contributo agli studî storici del nostro Paese e meriterebbe d'esser letta e meditata sovratutto dai giovani.

Silvio M. Vismara. « La lirica italiana nel Rinascimento ». Pag. 421; L. 4. Firenze, Libreria Editrice Fiorentina.

Trattazione più didascalica che critica d'un periodo letterario tra i più splendidi d'Italia e del mondo.

« S. Pietro e il Vaticano », monografia illustrata della collezione « L'Italia Monumentale », 64 illustrazioni con testo di G. Govone. L. 1. Milano, E. Bonomi, editore, Galleria Vitt. Em., 84-86.

Per eleganza aristocratica di veste e per fine nitidezza, evidenza e fedeltà d'illustrazioni il presente volume continua degnamente la serie di analoghe pubblicazioni a scopo di cultura popolare, iniziate con vero intelletto d'amore dalla Ditta Bonomi.

Prof. Diodato Lioy. « Le origini dell'Europa contemporanea ». Pag. 823. L. 5. Napoli, Libreria Fabio Biccherai.

Vasto quadro storico dipinto con lucida chiarezza di vedute e sulla base d'un abbondante e sicuro materiale documentario.

« Annuaire pour l'an 1910 » publié par le bureau des longitudes, avec des notices scientifiques. Frs. 1,50.

Trattato popolare contenente cifre e dati scientifici di grande utilità pratica.

Perciral Lowell. « Mars et ses canaux, ses conditions de vie », avec 64 figures. Pag. 367; Frs. 5. Paris, Mercure de France, XXVI, Rue de Condé.

In questo periodo di recenti preoccupazioni... interplanetarie, l'argomento non può che riuscire d'interesse grandissimo specialmente in considerazione della fama e della dottrina dell'autore.

Ing. Luigi Gabba. « Di una recente applicazione dell'astronomia a proposito della *Astronomische Ortsbestimmung in Ballon* » del dott. Marcuse. Estratto dalla « Rivista di Fisica, Matematica e Scienze Naturali (Pavia).

Il quesito che è qui affrontato con sicurezza di dottrina e scrupolosità d'indagini non è soltanto d'un alto valore scientifico per ciò che riguarda l'astronomia, ma di considerevole importanza pratica per quanto si riflette all'aeronautica.

« La Hollande illustrée » (349 réproductions photographiques, 35 cartes et plans en noir, 15 planches hors texte en noir, 4 cartes en coleurs, 2 planches hors texte en coleurs). L. 12. Librairie Larousse, Paris.

E' un volume di grande formato e di gran lusso, che riassume nel testo accurato e fedele come nelle illustrazioni nitidissime, la geografia, la storia l'arte e l'estetica di questa bellissima terra e delle sue lontane colonie. L'opera è così completa e così ammirabile nelle sue parti e nell'insieme che non si può a meno di giudicarla un capolavoro del genere.

VITTORIO ROSSI & C.

Via Ponte Seveso, 35 - MILANO - Telefono 97-55

Concessionari Esclusivi di tutta la produzione delle Officine Legnanesi

Automobili "WOLSIT,,

Cicli "WOLSIT,, = "LEGNANO,, = "WOLA,,

Agenti Generali per l'Italia dei Cicli ed Automobili "HUMBER,,

Cicli "ORIO,, della rinomata Fabbrica Nazionale dei F.lli Orio di Piacenza .. ..

Il più grande assortimento in TUBI DI ACCIAIO tirati a freddo senza saldatura in tutti i diametri e spessori.

Agenti Esclusivi delle Gomme per Cicli BERGOUGNAN di CLÉRMONT-FERRAND

Chiedere Catalogo 1910 dei Cicli "LEGNANO,,

« Pro infanzia calabro-sicula » numero unico. G. B. Volpi. Colonnella (Teramo).

Fra le parecchie pubblicazioni sorte in Italia ed all'estero a recar lenimento allo strazio d'una terra e d'un popolo, merita d'essere specialmente segnalato questo numero unico che offre in nobile collaborazione gli scritti e gli schizzi dei migliori letterati, artisti ed uomini eminenti italiani e stranieri.

« Londres en poche et ses environs ». L. 3. Guides pratiques Conty, rue Bonaparte, 37, Paris.

Il titolo sembra uno scherzo. Ad ogni modo possiamo assicurare che il volumetto tascabile della guida è abbastanza completo di ragguagli per meritarlo sul serio.

« Almanacco 1910 della Marina mercantile A. U. ». L. 2. Libreria Ettore Vram, corso No, 5. Trieste.

Elegante e comodo volumetto contenente un esatto prontuario di notizie utilissime specialmente a coloro che si dispongono a viaggi per vie di mare.

G. Massiot. « Les projections scientifiques et amusantes ». Pag. VI-48; Frs. 175. Librairie Gauthier-Villars, Quai des Grands-Augustins, 55, Paris.

Breve e piana opera di volgarizzazione della chimica e della fisica compiuta col mezzo d'immagini suggestive.

Alexandre et C. Sturdza. « La Roumanie moderne comme facteur de la civilisation en Orient ». Paris, Librairie J. Rothschild Lucien Laveur, éditeur; 13, rue des Saint Pères.

Della Rumania, questa sentinella avanzata della latinità fra le razze slave, discorre l'autore simpaticamente e con grande competenza, trattando sulle questioni etnografiche, storiche e geografiche che la concernono.

Ing. E. Garuffa « L'Ingegnere ». Manuale pratico per ingegneri civili industriali costruttori meccanici, navali, ecc. Pag. 751; L. 6. Torino, Unione Tipografico Editrice Torinese.

Vade-mecum preziosissimo che, accogliendo in sè un compendio esauriente delle cognizioni d'ingegneria, risparmia al professionista la fatica di laboriose ricerche, ogni qual volta si rende necessaria l'applicazione d'un principio tecnico.

L. Mina. « Del Palazzo Reale in Alessandria e del suo Architetto ». Pag. 41; L. 3. Stabilimento Cromo-tipografico Ditta G. M. Piccone, Alessandria.

La questione, assai importante sia dal lato edilizio-costruttivo che da quello artistico, è sviscerata dall'architetto Mina con rara perspicacia, gusto e dottrina.

Francesco Todaro. « Su l'educazione fisica ». Discorsi con prefazione di Giuseppe Aurelio Costanzo. Pag. 205; L. 2. Roma-Milano, Società Editrice Dante Alighieri di Albrighi, Segati e C.

In questi eloquenti discorsi è tutta riassunta la fede d'uno dei più eminenti uomini italiani e gli sforzi passionati da lui compiuti per trasfonderla nella gioventù nostra.

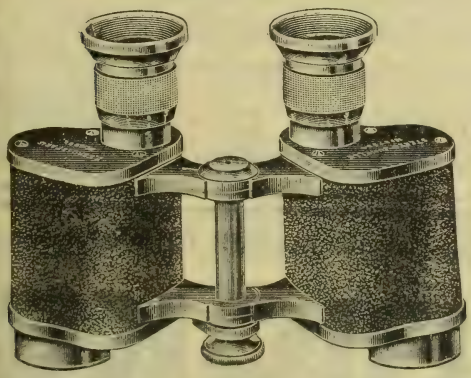
C. J. S. Thompson. « Il culto della bellezza ». (Manuale di igiene del corpo). Pag. 247, L. 3. Remo Sandron, editore, Milano-Palermo-Napoli.

Geniale soggetto quello della bellezza muliebre ed è qui affrontato dall'autore con profonda conoscenza e svolto con piana chiarezza di giudizi e di consigli. Dei quali le lettrici dovrebbero far tesoro, tenendo presente nel tempo stesso che il coefficiente massimo della bellezza è la salute, a conquistare e serbare la quale è necessario la misura in tutti gli atti della vita, la ginnastica, gli *sports* razionali ed in genere il moto all'aria libera.

Stéréo Binoccoli Krauss

a Prisma

NUOVO MODELLO



Grande campo di vista — Extra luminoso

CATALOGO GRATIS E FRANCO

E. KRAUSS Ottico e Meccanico di precisione 21-23 Rue Albouy - Paris Xieme

MICROSCOPI — APPARECCHI FOTOGRAFICI

Pyramidon

RACCOMANDATO da AUTORITÀ MEDICHE

come il **miglior rimedio** di **effetto assolutamente sicuro**, **pronto** contro i **dolori di capo** di ogni natura, **emicrania, mal di denti, dolori nevralgici** e **reumatici**, e come **sedativo** negli **accessi asmatici.**

IL PIRAMIDONE

sopprime i dolori che accompagnano i disturbi periodici delle signore e delle ragazze. Il miglior rimedio contro la febbre nell'influenza, raffreddori, tisi, tifo, malaria, ecc.

Flaconi originali di 20 tavolette da gr. 0.1 a L. 1 al flac. da 100 tavolette L. 3.50 al flac.

Si trovano in tutte le farmacie.

Soc. Ital. Meister Lucius & Bruning

MILANO, via M. Pagano, 44

Astrid Ahufelt. « Foglie al vento ». Scene del terremoto del 1908, raccontate dal N. 42 della Squadra Castellini. Pag. 203; L. 2. G. Barbera, editore, Firenze.

Compie opera patriottica di educazione chi riesce come l'autore di questo volume, ad evocare ed a prolungare negli animi giovanili il ricordo pietoso e commovente d'una grande sventura nazionale.

Libri ricevuti in dono.

G. Della Casa « Galateo, ovvero de' costumi ». Pag. 94; L. 0,30. Società Editrice Sonzogno, via Pasquirolo, 14, Milano.

M. Valerio Marziale. « Raccolta di epigrammi ». Pag. 91; L. 0,30. Società Editrice Sonzogno, via Pasquirolo, 14, Milano.

Platone. « Il Protagora ». Pag. 135; L. 0,30. Società Editrice Sonzogno. via Pasquirolo, 14, Milano.

Alessandro Sacheri. « I Mille » (1860-1910). Firenze, R. Bemporad e Figlio, Librai-editori.

Hugo Alois Taussig. « Retracing the pioniers from west to east in automobile ». Privately printed. S. Francisco, 1910.

« Agenda Lumière 1910 ». Librairie Gauthier-Villars, 55, Quai des Grands Augustins, Paris.

« Catalogo completo in ordine alfabetico per autori dei mille manuali Hoepli, seguito da un indice alfabetico per soggetti delle materie in essi trattate ». Ulrico Hoepli, Milano.

G. Vander Haeghen. « De la recherche des antériorités. Imp. Liégeoise, H. Poucelet, rue des Clarisses, 52, Liége.

Doct. Sexe et Joseph Jacquemin. « Tourisme nautique », conference faite au sport nautique. Besancon, Imp. J. Millot et C., 20, rue Gambetta.

Tenente Emilio Salaris. « La carica dei Reali Carabinieri a Pastrengo », monografia per i militari e le scuole elementari. Pag. 39; L. 0,20. Roma, Tipografia Editrice « Roma », via del Teatro Valle, 63.

« Nuova Carta Stradale d'Italia, al 250 000, speciale per automobilisti, ciclisti, turisti ». (Foglio XXVI: Sardegna, (Villanova-Pattada-Siniscola-Bosa-Nuoro - Oristano - M. Gennargentu-Lanusei-Mandas). L. 1. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, editore, Bergamo.

Prof. G. Jaia. « La geografia come ramo della logica dei metodi ». Pag. 67; L. 1,50. Città di Castello, Casa Tipografico-editrice S. Lapi.

« Annuaire de la Société des touristes du Dauphiné » 34 année. Grenoble, Typ. et lith. Allier Frères, 26, Cours de Saint André.

« Die deutschen kraftfahrzeng-besitzer in der reihenfolge der polizeilichen kennzeichen » Deutsches automobil-adressbuch-Gefertigt an der hand des amtlichen materials der listenführenden behörden der sämtlichen deutschen bundesstaaten. Stuttgart, Druck und verlag von Greiner und Pfeiffer-Kgl. Hofbuchdrucker.

« Adressbuchder Fahrrad-und Motorfahrzeng-Branche Deutschland, 1910 ». Zusammengestellt von der Zeitschfrift.

« Annuario Sanitario d'Italia » Anno VIII. Edizione 1910. Casa Editrice dell'« Annuario Sanitario d'Italia ». Milano, via Gesù, 19.

Ing. E. Bianchi Maldotti. « Manuale di idraulica ». Seconda edizione ampliata con 85 incisioni nel testo e 126 tabelle. Pag. 565; L. 8. Casa Editrice Libraria Fratelli Fiandesio e C., Via Principe Amedeo, 28, Torino.

Luciano Barbieri. « Una miniera d'oro ». Libro di lettura per le scuole primarie e popolari. Pagine 139; L. 2,50. Parma, Fratelli Bocchialini.

I NEGOZIANTI *e* RIPARATORI *che non avessero ancora ricevuto il* **Catalogo illustrato** *delle*

Biciclette e Serie { Abingdon - Dürkopp - Sun / Solar - Racer - Piper, ecc.

sono invitati a farne subito richiesta. — Essi vi troveranno anche un ricchissimo assortimento di Accessori *e di tutto quanto è necessario al loro commercio.*

CAMILLO OGGIONI & C.

9, Via Lesmi — MILANO — Via Ausonio, 6

È uscito il Catalogo, nuovi modelli 1910, biciclette

GÖRICKE

il massimo della perfezione in fatto di solidità, scorrevolezza ed eleganza.

Domandatelo alla Società

Göricke & Alterauge - Corso Indipendenza, 5 - Milano

Telefono 41-32

« Der Radmarkt und das Motorfahrzeng ». Bielefeld, Verlag E. Gundlach Aktiengesellschaft.

Maggiore Tranquillo G. Bertoli. « Difesa Nazionale e Nazione Armata ». Pag. 244; L. 3,50. Modena, Società Tipografia Modenese.

Nicola Acquaticci « Il restauro dell'antico nell'arte di Giuseppe Sacconi ». Pag. 31; L. 1. Macerata, Stabilimento Tipografico F. Giorgetti.

Ing. Antonio Rotter. « Sul sistema dei ricarichi cilindrati, pel mantenimento dell'inghiaiatura stradale ». Pubblicato per deliberazione deputatizia a cura dell'Amministrazione provinciale di Mantova. Mantova, Stabilimento Tipografico Aldo Manuzio.

Achille Lauri. « Carlo Lefebvre e l'industria della carta nella Valle del Liri », con un'appendice sul Castello di Balsorano. Sora, Tipografia d'Amico.

Ugo Luzzi. « L'armata del Persano ad Ancona nel '66 ». (Impressioni dell'epoca). Pag. 36; L. 0,60. Milano, Tipografia dell'« Unione », via Solferino, 11.

J. Carteron. « L'arbre dans le paysage photographique ». Pag. 38. L. 0,60. Paris, Charles Mendel, éditeur, 118 et 118 *bis*, rue d'Assas.

« De Paris à Marseille et à Cette ». L. 3. Guides Pratiques Conty. rue Bonaparte, 37, Paris.

Lorenzo Mina. « Della Chiesa e Convento di Santa Croce in Bosco Marengo, Alessandria. Pagine 56; L. 5. Alessandria, Ditta G. M. Piccone, Stabilimento Cromotipografico.

Lorenzo Mina. « Santa Maria di Castello in Alessandria ». Monografia. Pag. 48; L. 2. Alessandria, Stabilimento Tipografico Ditta G. M. Piccone.

Benedetto Romano. « La storia del costume in Tertulliano ». Pag. 77; L. 2. Torino. F. Casanova e C., editori, via Accademia delle Scienze, piazza Carignano.

Dott. F. N. « Il Mottarone. Suo avvenire ». Milano, Stabilimento Terragni e Calegari, via P. Maroncelli, 10, Milano.

Ch. Faroux. « Détermination de la puissance des moteurs d'automobiles ». Pag. 10; Fr. 1. Paris, H. Dunod et E. Pinat, éditeurs, 47 et 49, Quai des Grands Augustins.

N. Samana. « Contributo allo studio della doppia cittadinanza nei riguardi del movimento migratorio ». Tipografia Enrico Ariani, via Ghibellina, 53-55, Firenze.

Cav. rag. Andrea Campo. « Manuale del dattilografo ». Pag. 63; L. 2. Bologna, Stabilimento Tipografico Luigi Pongetti.

« British and Frish Handbook and Guide-Cyclist's Touring Club, 280, Euston Road, London, N.W.

K. Schwier. « Deutscher photographen-kalender ». Taschenbuch und almanach für 1910. Pagine 114; Mark 2. Verlag der Deutschen Photographen-Zeitung, Leipzig, Carl Fr. Fleischer.

Jean Paillardon. Français. Metode directe combinée « La Vie » par l'image. London, Hachette and Company, 18, King William Street, Charing Cross.

Tenente Emilio Salaris. « Relazione di Giulio Savorgnan d'Osoppo, capitano delle milizie venete, sulla difesa di Zara ». Venezia, Istituto Veneto d'Arti Grafiche.

« Annuario della Sezione di Milano del Club Alpino Italiano ». Anni XXI-XXII, 1909-1910. Club Alpino Italiano, via Dante, 5.

« Guide du touriste dans Noyers-sur-Serein et les environs » Departement de l'Yonne, Arrondissement de Tonnerre. Avallon, Imprimerie Paul Grand, rue de Lyon, 14.

« Die fortschritte des Deutschen Schiffbaus » Norddeutscher Lloyd, Bremen, Passenger Office, Milano, via Dante, 1.

F.lli BRIGATTI - Corso Venezia, 33 - MILANO

ARTICOLI DI SPORT - SPECIALITA' PATTINI PER GHIACCIO E A ROTELLE - FOOT BALL - LAWN-TENNIS

Si assumono costruzioni di campi per Lawn-Tennis e pattinaggio a rotelle e su ghiaccio

Rappresentanti:

CICLI MAINO

CICLI BIANCHI

GOMME PIENE PER OMNIBUS E CAMIONS

Agenzia e Deposito:

Bonzi & Marchi

POLACK

MILANO
VIA S. NICOLAO, 1

Filiale: TORINO
VIA C. ALBERTO, 9

PNEUMATICI PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI

MOTORI PER AVIAZIONE
COSTRUZIONI AERONAUTICHE
ELICHE, ACCESSORI
MONOPLANI "REBUS"

RESTELLI & C. - Strada Vercellese, 200 - MILANO

REBUS

Nuove Sottoscrizioni.

Sottoscrizione precedente	L.	69 593,25
Municipio di Brescia	»	180 —
Deputazione Provinciale di Bologna	»	100 —
Deputazione Provinciale di Cosenza	»	75 —
Municipio di Trinità	»	15 —
Comm. dott. Guido Ravà-Sforni, Mantova	»	20 —
Municipio di Osnago	»	90 —
» S. Miniato	»	60 —
» Gussola	»	30 —
» Labico	»	30 —
Unione Sportiva — Angera	»	65 —
Municipio di Porto Maurizio	»	10 —
» Isernia	»	75 —
Deputazione Provinciale di Ravenna	»	50 —
Giuseppe Biglia — Zoppola	»	20 —
Municipio di Zoppola	»	60 —
» Saluzzo	»	340 —
» Saronno	»	250 —
» Castelfranco Veneto	»	160 —
» Montorio al Vomano	»	42,50
» Lauria	»	25 —
Totale...	L.	71 290,75

Cartelli sottoscritti al 30 aprile 1910: N. 5184.

Consoli civili.

Amantea	Amato Astolfo.
Bergamo	Bonduri dott. Egidio.
Bergamo	Nowak Riccardo.
Bitetto	Donatone Giovanni.
Brà	Marchisio dott. Pietro.
Castel di Sangro	Rossi avv. Lorenzo.
Castellammare Adr.	Saltara Mario.
Chiaromonte	De Nigris dott. Giuseppe.
Coniolo Monferrato	Cassone dott. Giacomo.
Copertino	Del Prete dott. Giuseppe.
Danbury Cannecticut (Stati Uniti)	Gianotti Pietro.
Erbusco	Lazzari Guglielmo.
Follonica	Baldini Arturo.
Kopenaghen (Danimarca)	Odorico cav. Vincenzo.
Limido Comense	Scalini avv. Gaetano.
Livraga	Locatelli Carlo.
Mola de' Bari	Pesce avv. Pietro Delfino.
Mompiano	Zecca dott. Cesare.
Monte S. Pietrangeli	Murri Lelio.
Ortueri	Sotgiu Musu Francesco.
Paderno Dugnano	Corvi Giuseppe.
Palo del Colle	Danisi ing. cav. Michele.
Paterson (New Jersey, Stati Uniti)	Michela dott. Luigi Saverio
Pattada	Manca dott. Giuseppe.
Pisa (Facoltà di Agraria)	Fabris Sansoni.

BIELLA & C. MILANO Via Monforte, 19
Telefono 95-90
SOCIETÀ FORNITURE ELETTRICHE PER AUTOMOBILI
Depositari degli
ACCUMULATORI HENSEMBERGER
Chiedere Cataloghi

I meravigliosi biciclette tipo 1910
SWIFT
dimostrano che questa marca continua ad esser
"LA MIGLIORE DEL MONDO,,
The Swift Cycle Co. Ltd. — Coventry
Agente per l'Italia: MARIO BRUZZONE, Corso Lodi, 15, Mila
In Milano: F. FARAVELLI - Via Meravigli, 15

SPORT D'INVERNO
L'aria fredda e viva rovina la pelle.
Per prevenire questo inconveniente adoperate ogni giorno la vera
CRÈME SIMON
PARIS

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZ

Riolunato	Gallois Alberto.
Robbiate Brianza	Villa dott. Alessandro.
Sangano	Bosco Davide.
San Leo	Bucci Luigi.
San Leucio	Papicelli ing. Carmine.
S. Paolo in Civitate	La Porta avv. Alfredo.
S. Vito Chietino	Antonucci Antonino.
Scalea	Del Giudice cav. Biagio.
Sommariva del Bosco	Parato Giovanni Maria.
Strigno	Rella Ugo.
Togliano di Cividale	Torresani Juan.
Trasacco	Marinetti Giuseppe.
Trevi	Natalucci nob. Giuseppe.

Consoli militari.

Ancona (93 regg. Fanteria	Matteuccio cap. Rigoberto.
Aquila (13 regg. Fanteria	Parodi ten. Umberto.
Asti (9 regg. Bersaglieri)	Rosano cap. Francesco.
Bari (Commiss. Mil. XI C. d'Armata).	Zoppi cap. Antonio.
Caserta (15 regg. Fanteria)	Da Sacco cap. conte Gino.
Firenze (28 regg. Fanteria)	Di Castelnuovo Ferrari maggiore Teodoro.
Firenze (Scuola appl. sanità militare	Messerotti Benvenuti dott. cap. Giuseppe.
Firenze (84 regg. Fanteria)	Migliorini cap. Marco.
Firenze (19 regg. Artiglieria camp.).	Sandulli cav. cap. Roberto.
Foligna (1 regg. Artiglieria da camp.)	Salinas cav. ten. Gennaro.
Fossano (31 regg. Fanteria)	Boetti dei conti Boetti nob. Angelo.
Genova (90 regg. Fanteria)	Gajani cap. Emilio.
Genova (89 regg. Fanteria)	Gelli ten. Riccardo.
Livorno (3 regg. Bersaglieri)	Gotti cap. cav. Enrico.
Lodi (13 regg. Cavallegg. del Monf.)	Majnardi Giuseppe.
Milano (8 regg. Fanteria)	Micheli cap. Luigi.
Milano (7 regg. Fanteria)	Perdomi cap. Arturo.
Napoli (11 regg. Bersaglieri)	Adorni ten. Luigi.
Nola (29 regg. Nizza cavalleggeri)	Pagliano ten. Gastone.
Padova (20 regg. Artiglieria da camp.)	De Winckels Gilbert cap. Igino.
Palermo (86 regg. Fanteria)	Giannitrapani cap. Carlo.
Palermo (8 regg. Bersaglieri)	Tiby cap. Francesco.
Palmanova (12 regg. Cavall. Saluzzo)	Rossi cav. Italo.
Parma (Scuola centrale di tiro)	Accetella cap. Ettore.
Pavia (1 regg. Genio)	Juzzolino cap. Giacomo Ugo.
Pistoia (93 regg. Fanteria)	Foderaro cav. ten. col. Gaetano.
Ravenna (70 regg. Fanteria)	Carboni ten. Gino.
Roma (Carab. Reali Legione Allievi)	Grossetti cav. Giuseppe.
Savona (41 regg. Fanteria)	Trulla cav. magg. Federico.
Siracusa (75 regg. Fanteria)	Ambrogetti ten. Nevio.
Spoleto (52 regg. Fanteria)	Femi ten. Aurelio.
Torino (Commissar. I Corpo d'Armata)	Bertini Attilio.
Torino (Divis. Carabinieri Reali)	D'Alessandro cav. Ulderico.
Torino (4 regg. Bersaglieri)	Dho cav. Giovanni.
Torino (22 regg. Cavall. di Catania)	D'Oncieu de la Batie cap. Alessio.
Torino (5 regg. Genio)	Movilia ten. Giacomo.
Torino (1 regg. Artiglieria da fortezza)	Palmegiani magg. cav. Umberto.
Verona (2 regg. Fanteria)	De Michelis ten. Attilio.
Vigevano (6 regg. Artigl. da camp.)	Savarino Corti ten. Luigi.

Legali.

Benevento	Capuano avv. Vincenzo.
Sciacca	Guarino avv. Francesco.

Medici.

Castelbolognese	Dott. Ghetti Cesare.
Cesena	Dott. Cino Mori.
Coniolo Monferrato	Dott. Cassone Giacomo.
Giarre	Dott. Michele Manfrida.
Monza	Dott. Adelfio Remartino.
Nervesa	Dott. Fonso Luigi.
Regnano di Viano	Dott. Bernardi Giuseppe.
Sassari	Dott. Costa Fausto.

Soci benemeriti.

Barbi march. Adolfo, Roma — Carani dott. Umberto, Scandiano — Carbone Angelo, Genova — Evangelisti ing. Attilio, Bologna — Ferri Antonio, Nebida — Frapporti Carlo, Goito — Gambaré Battista, Tradate — Pavesio Colombo, Torino — Sardini Giuseppe, Arezzo — Sarno ing. Aristide, Napoli.

TOTALE N. 1663.

... senotta solamente presso i Negozianti di apparecchi fotografici e accessori.

SATRAP

Carte fotografiche e sviluppatore

Chemische Fabrik auf Aktien (vorm. E. Schering)

Sezione Fotografica — Charlottenburg, Tegeler Weg 28-33

Soci quinquennali.

Astraldi Annibale, Buenos Ayres — Baumgartner Nino, Piedimonte d'Alife — Bertello Ernesto, N., Las Varas — Bertolini Luigi, Firenze — Biglia Giuseppe, Orcenigo di Sotto — Brocherel J., Aosta — Cattaregia Giovanni, Bergamo — Cavalli Antonio, Brescia — Clerici G., Mira — Colombini rag. Umberto, Ramponio — Cortese ing. Luigi, Clusone — De Luchi A. G., Genova — Ferrari Adolfo, Milano — Gazzano Francesco, Mar del Plata — Giambastiani ing. Emilio, Agnano — Giorgetti Andrea, Angera — Kiderlen Roberto, Genova — Leggeri Antonio, Bellano — Lemon Ugo, Roma — Magnanini Luigi, Campagnola E., — Moretti Paolo, Torino — Pagura Massimiliano, Villafranca — Parlato cav. avv. Carlo G., Torino — Pedroni Giovanni, Milano — Pizzocchero Angelo, Borgonovo — Repellini Achille, Cremona — Rinaldi conte Oliviero, Treviso — Selby magg. Gualtiero, Roma — Sirtori Serafino, Mariano Comense — Tappi Giuseppe, Torino — Triaca dott. Emilio, Milano — Uboldi Enrico, Buenos Ayres — Zalum Giulio, Livorno.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Aprile 1910

SOCI VITALIZI (*)

ASMARA, Fusco Erasmo — BELLUNO, Agosti Lotti conte Augusto — BERGAMO, Mariton rag. Enrico — BOLOGNA, Colombo Lorenzo; Ponzone cav. Enrico — BUENOS AYRES, Jacobacci ing. Guido — COMO, Taroni Emilio — GENOVA, « Italia » Società Navigazione a Vapore — MANTOVA, Molinari Dante — MESSINA, Trombetta cav. Costantino — MEXICO D. F., Cozzi Carlo — MILANO, Bernareggi Guido; Cipolla avv. Arturo; Dalla Rosa Vittorio; Galimberti Emilio; Lamperti Giovanni

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili

CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI

Chiedere il nuovo listino alla Ditta

GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine

Sconto 10% ai soci del T. C. I.

PNEUMATICI

BATES

dell'antica fabbrica W. & A. Bates Ltd. di Leicester

Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

Mapelli Luigi; Puricelli ing. Piero; VIVIANI ROSALINDA — MONCALIERI, Mameli Giorgio — MONTEVIDEO, Bergamino Francesco; Zerboni Eugenio — MONZA, Calderini Angelo; Cambiaghi Samuele — OLIVETTA S. MICHELE, Gastaldi avv. Alessandro — OSPITALETTO BRESCIANO, Serlini Federico — PALERMO, Gabinetto di Geografia R. Università — PATERSON, Michela dott. Luigi Saverio — ROMA, Giustiniani Bandini duca di Mondragone don Sigismondo; Hassemer Augusto — ROVIGNO. De Calò Adelmo — SCANDIANO, Regnani geom. Flavio — TORINO, Gani conte Raimondo; Mosca Pietro; Ubertalli Mario; Urani avv. Edoardo — TRIESTE, De Frigyessy dott. Arnoldo — UDINE, Bissatini Giovanni; Braida Carlo Fabio.

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Arzano Francesco, Blotto Giovanni, Capurro geom. Mario, Comando II Corpo d'Armata, Dell'Oro Hermil cap. Augusto.
Acqui. — Sacerdote rag. Enrico.
Asti. — Re Carlo Agostino.
Casale Monferrato. — Bosco avv. Filippo, Grande Albergo Rosa Rossa.
Castellazzo Bormida. — Bobbio Nicola, Giraudi Bandolino.
Castelnuovo Bormida. — Caranti avv. Giuseppe.
Costigliole d'Asti. — Rigo Dionigi.
Nizza Monferrato. — Rissolio Ercole, Vignazia Pietro.
Zanco di Villadeati. — Colombo Carlo.
ANCONA. — Bavazzano ing. Michelangelo, Burzi Goretta Guido.
Chiaravalle. — Marinelli dott. Pietro.
Montemarciano. — Borghesi Giuseppe Egiziano, Polidori Antonio.
S. Marcello. — Gregori don Alberto.
AQUILA. — Giannini Augusto.
Castel di Sangro. — Anceschi Antonio.
Cittaducale. — Pastorelli dott. Augusto.
Pescasseroli. — Circolo Giovanile Cattolico « La Croce ».
Pescina. — D'Amore barone Lorenzo.
AREZZO. — *Cortona.* — Zanolo Fernando.
Montevarchi. — Pastorelli Luigi.
Subbiano. — Teoni Marco.
ASCOLI PICENO. — Sacchetti geom. Giacomo.
Carassai. — Vannozzi Giulio.
Fermo. — Circolo Filologico Impiegati e Professionisti.
AVELLINO. — *Altavilla Irpina.* — Sellitti Federico.
Frigento. — Mazzoni Antonio.
BARI. — Ancona Donato, Aveta

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo [illegible] il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la tessera di riconoscimento.

Premiato Stabilimento Artistico Industriale
AUGUSTO GEROSA
MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)
INCISIONI — SMALTI — MINIATURE
Oreficerie ed argenterie smaltate
STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI
Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.
Coppe con fregi smaltati
Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

New Century
SERTUM
ARIEL
Cycles
NOVITÀ
ACCESSORI
AUTOMOBILI
E CICLI

VISITATE NEGOZIO
Milano - Via Dante, 16
PIZZI AMATORE (Ditta Garavaglia)

LIQUIDAZIONE
Biciclette RALEIGH
originali vendonsi:
Modello di lusso con carter ..... L. 230
" da viaggio ..... " 200
" da corsa e mezza corsa . " 190
" per signora ..... " 200
..PREZZI NETTI PER CONTANTI..
Rivolgersi: ERBA, Paolo Sarpi, 9, - MILANO

Ing. L. TROUBETZKOY & C.
MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO
FARI - FANALI
GENERATORI
Brevettati TROUBETZKOY
SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.
CHIEDERE CATALOGHI

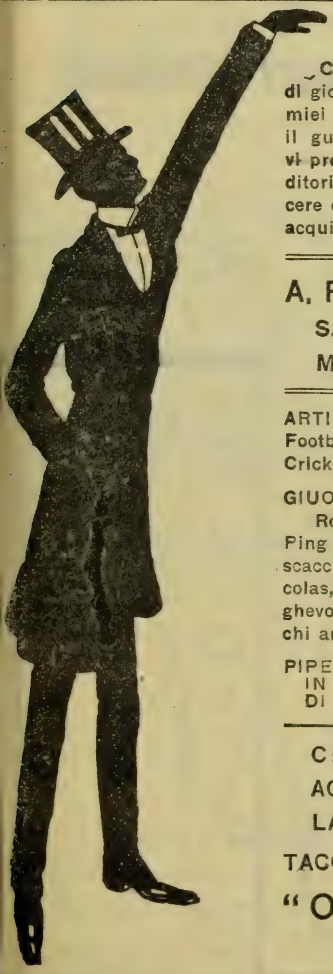
ten. col. Eugenio, Capasso Umberto, Claudi ing. Claudio, Granata ten. Michele, Mariani Francesco, Raiteri prof. Felice, Stagni avv. Attilio.
Altamura. — Fabbri Dante.
Andria. — Battistoni ten. Giuseppe.
Barletta. — Lanciano Pasquale.
Canosa di Puglia. — Maddalena Enrico, Petroni Riccardo.
Palo del Colle. — Danisi ing. Michele.
Trani. — De Feo Vincenzo.
BELLUNO. — *Feltre.* — D'Alberto Bernardo, Tescari Rodolfo, Zucco Vittorio.
Fonzaso. — Vettori Mario.
Lozzo. — DAPRA'ANTONIETTA.
BENEVENTO. — Capuano avv. Vincenzo, Ciarlo not. Orazio, De Socio Michele, Napolitano Giovanni, Rossi avv. Giuseppe.
Apice. — Giangregorio geom. Gennaro.
Buonalbergo. — Mojaiskoy Carlo.
Colle Sannita. — De Paulis Guido.
S. Marco dei Cavoti. — Ricci cav. avv. Biagio.
Vitulano. — Riola Beniamino.
BERGAMO. — Albertini Vittore, Arizzi Giuseppe, Bailo Giuseppe, Jacobucci sottot. Almerico, Piccinini Lincoln.
Bonate Sotto. — Rigamonti Carlo.
Gandino. — Masneri Angelo.
Grumello del Monte. — Cottini Giuseppe, Facheris Enrico, Paietta Mario.
Lovere. — Contessi Adolfo.
Oltre il Colle. — Scrufari rag. Ettore.
Sarnico. — Lanzini Almerico.
BOLOGNA. — Acquistapace Giuseppe, Alberti Francesco, Battistini avv. Alfredo, Bellucci Lucidio, Bendandi Luigi, Casanova Augusto, Dotti Giulio, Tartuferi dott. prof. Ferruccio, Transo nob. Ercole, Venturi Giulio.
Fontana Elice. — Cavara dott. Naoleone, Folli don Filippo.
Torsignano. — Monti don Pietro.
BRESCIA. — Bellotti Angelo, Bertoletti Giovanni, Bertossi Giulio, Bossoni Umberto, Capponi Andrea, Capponi Vincenzo, Cuccia dott. Giuseppe, Duina Vittorio, Gerosa don Ermanno, Guizzon Plinio, Maifredi Marcello, Rinaldini Arrigo.
Bedizzole. — Zanchi Tiziano.
Chiari. — Maffoni Faustino.
Cogno. — Kubele Giacomo, Schera Giuseppe.
Darfo. — Bontempi rag. Giuseppe.
Erbusco. — Lazzari Guglielmo.
Lumezzane Pieve. — Gnoli Michele, Polotti Felice.
Lumezzane S. Sebastiano. — Saleri Serafino.
Malonno. — Brunelli Giovanni, Cadario Giuseppe.
Montichiari. — Municipio.
Passirano. — Cosmacini Felice Antonio.
Rezzato. — Mostarda Paolo.
CAMPOBASSO. — Cruciani Angelo, Municipio.
Isernia. — LOFFREDO ANNA.
Termoli. — Sciarretta Galileo.
CASERTA. — Cautela Nicola, De Gaetano Luigi, Nurzia Giovanni.
Piedimonte d'Alife. — Baumgartner Nino, Scorciarini Coppola dott. Angelo.
CATANIA. — R. Biblioteca Universitaria, Lojacono Gaetano, Metta Eutimio, Muttone Giuseppe, Romani Ferruccio, Scapellato Saverio, Villarà Antonino.
Giarre. — Manfrida dott. Michele.
CATANZARO. — *Cotrone.* — Aliotta Vincenzo, Circolo dell'Unione.
CHIETI. — *Castelfrentano.* — Castiglione Pietro, Rancitelli Giulio.
S. Vito Chietino. — Ciampoli Gildo.
COMO. — Bottinelli Gerolamo, Conca Carlo, Costantini Lorenzo, DANIOTTI CASSANI ROSA, Porro Giuseppe, Quadrio Luigi, Riva rag. Siro, Scalabrini Tranquillo, Tareni Leone, Varletti Enrico.
Arcellasco. — Bosisio Costantino.
Barasso. — Bregonzio Biagio.
Bellano. — Orio Mario.
Bisuschio. — De Gilles Carlo.
Blessagno. — Croppi Silvestro, Pinchetti Celeste.
Brienno. — Nolfi Giacomo.
Colico. — Secondi dott. Paolo Carlo.
Gazzada. — Rusconi Mario.
Gravedona. — Sala Ferruccio A.
Induno Olona. — Mocchetti Giovanni.
Lecco. — Negri Giov. B.
Lezzeno. — Ponisio Luigi.
Luvinate. — Avigni Carlo, Bianchi Alfredo, Broggi Angelo.
Malnate. — Comparini Giuseppe.
Margno. — Benedetti Giuseppe.
Masnago. — Macchi Francesco.
Menaggio. — Magnani Virgilio, Natali Ferruccio.

D.R G. LANGBEIN & C.O MILANO - Via Kramer, 32
Proprio Stabilimento a LIPSIA - SELLERHAUSEN (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ECC.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essiccamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI
Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5.000.000 versato L. 2.000.000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1908 L. 15.067.969,98
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITA' CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA
Società Anonima — Capitale L. 105.000.000 interamente versato
Fondo di riserva ordinario L. 21.000.000 — Fondo di riserva straordinario L. 14.000.000
Sede Centrale: MILANO
ALESSANDRIA - BARI - BERGAMO - BIELLA
BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO-ARSIZIO
CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA
LIVORNO - LUCCA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA
ROMA - SALUZZO - SAVONA - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA
Rappresentanze a TUNISI, presso Banque Commerciale Tunisienne
BRASILE, presso Banco Commerciale Italo-Brasiliano

Merate. — Brivio Leopoldo, Caldirola Angelo, Viganò Antonio.
Merone. — Corti Ambrogio, Mauri Luigi.
Mozzate. — Pizzocaro Giuseppe.
Olgiate Molgora. — Gnecchi Aristide.
Sabbioncello. — Tadini Giocondo.
Tradate. — Cattaneo Paolo, Malagoli Pietro.
Varese. — Calzoni Ferdinando, Colombo Angelo, Gambola Paolo, Radice Carlo, Salveraglio Paolo.
Viggiù. — Tarabini Paolo.
COSENZA. — *Caloveto.* — Comite avv. Luigi.
Montaldo Uffugo. — Catanzaro Domenico.
Praia. — Fusco Salvatore.
CREMONA. — Ardigò Pier Emilio, Ardoli Augusto, Feraboli ing. Antonio, Rosa Arnoldo.
Annicco. — Rugarli Gaspare.
Bonemerse. — Bodini Attilio.
Capella Picenardi. — Gazzina Albino.
Casalmaggiore. — Pezzini dott. Fernando Catullo.
Casalmorano. — Castelli Armido.
Castelleone. — Sorini Fausto.
Cicognolo. — Benini Achille.
Gombito. — Guerci Lena Pietro.
Rivolta d'Adda. — Berinzaghi Emilio.
Romanengo. — Achilli Alfredo.
Soresina. — Ravasi dott. Raffaele, Scalvini Carlo.
CUNEO. — Vassallo di Castiglione conte Federico.
Alba. — Messeri Mario.
Bra. — Reviglio Matteo.
Cortemilia. — L'Unione Velocipedisti Cortemiliesi.
Dronero. — DAMILANO COSTAMAGNA MARIA, Sgherlino ing. Michele.
Racconigi. — Francia dott. Tito.
Robilante. — Ghinamo Giuseppe.
Saluzzo. — Caraffini Marino, Gerardi Giovanni, Perotti Giovanni, Pratis avv. Enrico, Richard Giovanni, Zali Natale.
FERRARA. — *Codigoro.* — Ferroni Narciso.
FIRENZE. — Barsotti Tersilio, Berlincioni Carlo, Bertolini Luigi, Bitossi ten. Enrico, Circolo Ufficiali 19 Artiglieria, Collegio Toscano Ingegneri e Architetti, DE MEDICI marchesa VITTORIA, De Pourtalès Gorgier conte Arturo, Faraci barone Roberto, Gatti Alberto, Gelli Giuseppe, Giannini Ferruccio, Harley d'Oxford di S. Giorgio conte ing. Edoardo, Ignesti Raffaello, Innocenti Bruno, Marchionneschi Giorgio, Nuti prof. Marco Antonio, Pabis ten. Umberto, Porlitz cav. Arturo, Sala Convegno Sottoufficiali 19 Artiglieria, Sarfatti ten. Gualtiero, Scarpettini Arturo, Tacchini Angelo, Toccafondi Gino.
Campi Bisenzio. — Cioppi Emilio.
Cutigliano. — Galli Paolo.
Fiesole. — BERENSAN MARY.
Figline Valdarno. — Bottacci Vittorio.
Marradi. — Bandini cav. dott. Attilio.
Prato. — Amadesi Attilio, De Eisner Piero, Fantaccini Fortunato.
Ronta. — Torelli Ettore Antonio.
S. Nicolò Agliana. — Della Nave cav. dott. Francesco.
Santa Sofia. — Cappelli dott. Lorenzo.
FOGGIA. — Bassetti ing. Cesare, Sica prof. Oreste.
S. Marco in Lamis. — Centola avv. Marco, Ciavarella avv. Angelo Gabriele, Ciavarella Luigi, Giuliani avv. Leonardo, Piccirella dott. Nicola, Rispoli Luigi, Serrilli Costantino, Tar-



Così alto salterete di gioia acquistando i miei articoli, sia per il guadagno che essi vi procurano se rivenditori, come per il piacere che vi danno, se acquirenti.

A. RAIMONDI
S. Vicenzino, 4
MILANO

ARTICOLI SPORT — Football, Lawn Tennis, Cricket, Croquet, etc.

GIUOCHI SOCIETÀ — Roulettes, giuochi, Ping Pong, domini, scacchi, bigliardini Nicolas, scacchiere pieghevoli, candelette fuochi artificiali, etc.

PIPE IN PANNOCCHIA DI GRANOTURCO.

CERCANSI AGENTI PER LA VENDITA TACCHI GOMMA "ODEOL,,

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

"LA LUMINOSA,,
REGINA DELLE LASTRE FOTOGRAFICHE!
SERRAVALLE SCRIVIA

Le Lastre SCHLEUSSNER
le più raccomandabili per paesaggi e lo sport
Listino a richiesta.
Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.

La "TRIUMPH„ è l'unica bicicletta che procura la maggiore soddisfazione ed il massimo diletto nelle gite turistiche consigliate dalla stagione propizia, tanto è perfettamente esatta e meccanicamente studiata.

Dalla eleganza, scorrevolezza, praticità e robustezza delle biciclette "TRIUMPH„ emergono le genialità dell'industria inglese.

Basta osservare minutamente una bicicletta "TRIUMPH„ per persuadersi che la sua lavorazione, scrupolosamente accurata e controllata tanto nelle parti essenziali che nei più minuti dettagli, è affidata esclusivamente ad esperti meccanici; da ciò ne deriva l'indiscutibile superiorità sulle altre marche, le quali per motivi economici affidano la lavorazione dei loro prodotti alle donne.

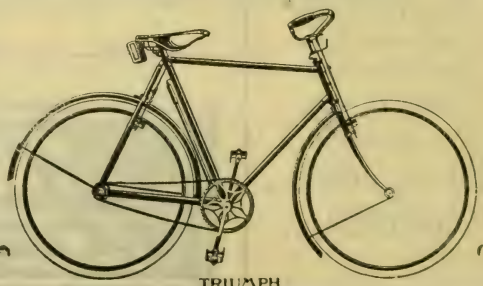
Sulle MOTOCICLETTE "TRIUMPH„ con e senza *debrayage*, ogni elogio è superfluo, essendo ormai di fama mondiale.

Chiedere Catalogo che si spedisce gratis e franco di posta dalla

The Triumph Cycle Co. Ltd. - Coventry (England)

oppure da qualsiasi dei nostri Rappresentanti qui sotto elencati.

MILANO - Palmiro Zignone succ. Attilio Beretta, Corso Porta Romana, 65.
ANCONA - A. Marchetti & Co., Via XX Settembre.
AREZZO - Auto Garage Perugia.
BERGAMO - Paolo Brignoli, Via Paleocapa, 1.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco, 41.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Via Goito, 5-7.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
GENOVA - A. Peiucco, Via Colombo, 6 rosso.
LIVORNO - G. Gambini, Via Aurelio Saffi, 1.
LODI - Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Corso C. Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Emanuele.
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage Perugia, Piazza Vitt. Emanuele.
PESCARA - D'Aurelio Melfino, Corso Manthonè, 100
RAVENNA - A. Zuffetato, Via Mazzini, 5.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, CorsoV. Em. 108
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.
TREVIGLIO - M. Setti - Velocipedi.



TRIUMPH

dio avv. Massimo, Totta Michele, Uccello avv. Pasquale.
S. Paolo Civitate. — La Porta avv. Alfredo, Perricone Michele.
FORLI'. — *Cesena.* — Fantini Arturo, Righi Domenico.
Longiano. — Bettucci avv. Eugenio.
Meldola. — Ceccaroni dott. Umberto.
Rimini. — Sartini Luigi, Turchi Francesco.
Savignano Romag. — Battaglia Alberto.
GENOVA. — Balbis Lorenzo, Bonavera Alfredo G., BONZANI FEDERICI EMMA, Botto Attilio, Carpi Romolo, Carpineto Pietro, Cicchi Giovanni, Collegio Ingegneri, Costa Giuseppe, Croce Andrea, Dainelli ing. Piero, Figari Luigi, Frey Roberto, Gaggino rag. Domenico, Maraglianoe Francesco Carlo, Montaguti Luigi, Morando Adolfo, Pagano Alberto, Pasquato magg. cav. Pietro, Pavesi dott. Camillo, Pecoraro sottot. Arturo, Pedemonte Giacomo, Pedemonte Otello, Pelletta Raimondo, Pini cap. Enrico, Podestà Giacomo, Pozzo Antonio, PRATO REPETTO GIUSEPPINA, Rambaldi Costantino, Ravaglia Bartolomeo, Santamaria Ettore, Storace Luigi, Sturlese prof. Nicola, Vitale Rodolfo, Zerega Giuseppe.
Albenga. — Bensa Dino.
Chiavari. — Carniglia ing. Giuseppe.
Recco. — Beraldo cav. Giuseppe, Lavarello Carlo Ottorino.
Rivarolo Ligure. — De Agostino Secondo, Valtz Emilio.
Sampierdarena. — Monticelli Bartolomeo.
S. Ilario Ligure. — Marzano G. B.
Sarzana. — Boni Vincenzo, Picedi Benettini conte Mariano.
Savona. — Trulla magg. Federico.
Sestri Levante. — Chiappe Michele.
Spezia. — Bonsignori Giuseppe, Giovanelli rag. Amilcare, Scoccia dott. cap. Vincenzo.
GIRGENTI. — Caratozzolo cav. Luigi, Giambertoni march. rag. Giuseppe.
LECCE. — Camera di Commercio ed Arti, Convitto Nazionale, De Romita Agostino, Ettore Guido, Gatto ing. Alessandro, Gramazio Gino dei baroni di Fermo, Musciacco Augusto.
Copertino. — Del Prete dott. Giuseppe.
Ginosa. — Biblioteca Popolare Circolante « G. Mazzini ».
Neviano. — De Martino Angelo.
Ugento. — Colosso nob. Luigi.
LIVORNO. — Lisi Costanzo, Magrin Gino, Mannucci Mannuccio, Salvatore On. ing. Orlando, Sandiford Giorgio, Santonocito ing. cav. Antonio.
LUCCA. — De Marchis Aldo, Minutolo Tegnini Alessandro.
Altopascio. — Bianucci Astolfo.
Bagni di Lucca. — Buonamici Olinto.
Monsummano. — Buralli Gervasio.
Viareggio. — Togni Umberto.
MACERATA. — Benignetti Roberto.
Camerino. — Bastari Adriano, Mercuri geom. Corrado.
Cingoli. — Foltrani Domenico.
Treia. — Broglio Massucci conte avv. Carlo.
MANTOVA. — Muzio prof. Ettore, Verri Francesco.
Castiglione Stiviere. — Beffa Lorenzo, Menini Antonio.
Dosolo. — Carpi Serafino.
Revere. — Bevilacqua Bruto.
S. Martino dall'Argine. — Rezzaghi Ivo.
Villimpenta. — Federici dott. Ireneo.
MASSA CARRARA. — *Castelpoggio.* — Colombi Roberto.
MESSINA. — Trombetta Luigi.
Castania delle Fucie. — Sager Rodolfo, Simeone Nino, Zaussi Socrate.
Lipari. — Arezzo Gustavo, Casaceli avv. Francesco, Guastini prof. arch. Garibaldi.
MILANO. — Adelasio Paolo, Alberti Rufo, Andreasi prof. Eugenio, Bagnarelli Egidio, Barcggi dott. Pompeo, Bassani Vittore, Beretta Vittorio, Bertoldo ing. Giuseppe Giovanni, Biraghi Carlo, Boerci Dante, Boghetti Giuseppe, Boschi cav. Modesto, Bruni Riccardo, Busin ing. Andrea, Callegaris Esiodo, Camona Bartolomeo, Campiglio dott. Achille, Cantù ing. Cesare Tullio, Carignani Giuseppe, Cavallotti Luigi, Cimbanassi Alfredo, Citterio Luigi, Coda Giovanni, Coelli Luigi, Colombo Mario, Columbo ing. Michele, Comelli Mosè, Consigli Angelo, Cordioli dott. Enrico, Dahò

LA MOTOSACOCHE
LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
IMPORTANTI MODIFICAZIONI · CATALOGHI GRATIS
SOCIETÀ MECCANICA ITALO GINEVRINA · Via Freyus 26 TORINO

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Premiato Stabilimento Artistico
UNIONE ZINCOGRAFI
Via Spontini, 5 - MILANO
Telefoni 71-08 e 21-01
FORNITORI DEL T.C.I., DELLO STATO
E DELLE PRIMARIE CASE EDITRICI
RAPPRESENTANZE: TORINO - GENOVA - FIRENZE
MODENA - COSTANTINOPOLI

E fabbricato dalla

THE BIRMINGHAM SMALL ARMS Co. Ltd.

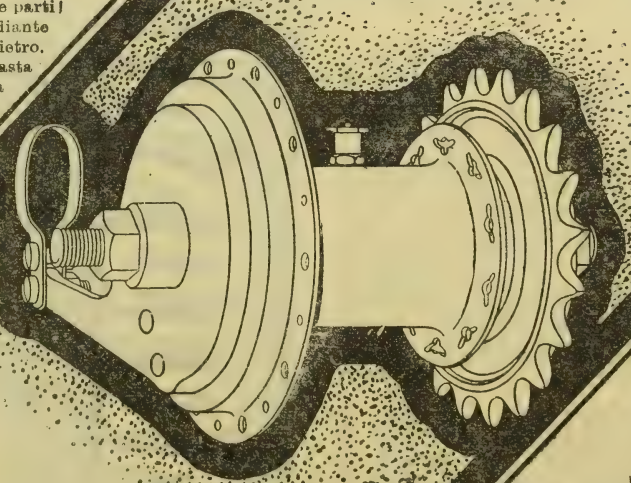
BIRMINGHAM (Inghilterra)

La Semplicità

é la base su cui é fondata la costruzione del

Mozzo EADIE a freno contropedale e ruota libera

Non c'é complicazione alcuna nelle parti! Il freno é semplice e si eser cita nediante leggera pressione del pedale all'indietro. Una leggerissima spinta in avantibasta per rimettere in moto la macchina essendo il cambiamento d'azione assolutamente libero. Tenendo fermi i piedi il mozzo gira senza la minima frizione poiché ha una ruota libera che é delle più libere.



La Sicurezza

che dà il

Mozzo EADIE a freno contropedale e ruota libera

non é generica per tutte le altre invenzioni simili. Stà a disposizione del ciclista l'intera forza frenante oppure questa può essere adoperata anche gradatamente. Il materiale impiegato per la fabbricazione di questo mozzo é tale da garantire guasti improvvisi. Munita la propria macchina di tale mozzo, il ciclista non teme qualsiasi discesa per quanto ripida possa essere.

Esclusivo Rappresentante per l'Italia:

GIULIO MARQUART - Milano

Via Melegnano, 5

Emilio, Della Cha Lorenzo, Delponte Cesare, Demeglio Gennaro, Di Ciolo prof. Giuseppe, Domon ing. Eduard, Eccheri Mario, Erba Ernesto, Fassi Arturo, Fayolle Tony, Forte dott. Ernesto, Francesconi Carlo, Franza Alessandro, Fumagalli Angelo Gagliardi Emilio, Ganna rag. Ugo, Gattinoni Enzo, Giandana Giuseppe, Gibertini Pietro, Goini Pietro, Jacini Cesare, Kaiser Karl, Lanzi Attilio, Laterza Cesare, Laterza Matteo, Lombardi rag. Amleto, Luraschi Luigi, Maggiolini Giuseppe, Mariani Giovanni, Mazzoni Cesiro, Messa Alfredo, Miazza ing. Abele, Molinari Aurelio, Molinari Luigi, Molteni Battista, Monfardini Silvio Azeglio, Monti Anacleto, Moretti Virgilio, Muoni rag. Leandro, Musso ing. Antonino, Orlandi Luigi, Panini Livio, Panzieri ing. Fabio, Pasini Erasmo, Pelizzi Edgardo, Pedroni Giovanni, Pelli Giovanni, Ponti Cesare, Pozzi Amleto, Quarisa Mario, Rancati Attilio, Redaelli Ultimo, Riccadonne ing. Stefano, Richetti Gino, Riva Amedeo, Rossetti Giovanni, Rossetti Pietro, Rossi Alessandro, Rossi Renato, Sacchi Felice, Sassi Angelo, Scotti Sante Carlo, Sesana Augusto, Sesti Camillo, Sigala Massimiliano, Soncini Tullo, Sterchele Gino, Süss Fernando, Tajetti Mario, Triaca dott. Emilio, Trinchero Adolfo, Vigorelli Aldo, Weysi rag. Andrea, Zamboni Angelo, Zanoncelli Paolo.

Abbiategrasso. — Cristiani ing. Armando, Guaita Innocente, Speroni Nino.
Affori. — Bottini Domenico.
Bruzzano. — Mariani Pietro.
Busto Arsizio. — Gallazzi Giovanni.
Castiglione d'Adda. — Leinati Ambrogio.
Cernusco sul Naviglio. — Ermolli Achille.
Cisliano. — Arioli Camillo.
Codogno. — Dansi rag. Pasquale.
Cusano sul Seveso. — Ansaloni Arturo.
Gallarate. — Martegani Aurelio, Scampini Noè.
Gerenzano. — Fratini Carlo.
Legnano. — Calvi Carlo, Zannoni Domenico.
Monza. — Barbieri geom. Silvio, Caprotti Bernardo, Marabelli rag. Ubaldo, Marchesi Gaetano, Marelli Attilio, Musso Ernesto, Pagnoni Nicola, Rovagnati Leonardo, Talamoni prof. Giuseppe, Vismara G. Battista, Vismara Giuseppe.
Nova. — Corvi Andrea.
Novate. — Monti Luigi.
S. Pietro all'Olmo. — Citterio Angelo.
Senna Lodigiana. — Rossi Cesare.
Sulbiate Superiore. — Crippa Mario.
Turro Milanese. — Raggi dott. Umberto.
MODENA. — Albergo Mondatora, Corso Automobilistico della Scuola Militare, Gibertini Armando, Parisi Fausto.
Fiumalbo. — Biondi Luigi.
Mirandola. — Mariani Tosatti Riccardo.
Montefiorino — Lamberti Giacinto.
NAPOLI. — Cappello Agostino, Castellano Francesco, Contaldi Mario, Cooper Chas. F., d'Atri avv. Ferdinando, De la Grennelais ing. Annibale, De Medici Giovanni Luigi, Jannone Nicola, PAGLIARA prof. MARIA ANTONIETTA, Peluso Luigi, Pepe ing. Riccardo, Rota Umberto, Russo avv. Michele Lello, Ryan John E.
Miano. — Ventolino Giovanni.
Vomero. — Puglisi Sante.
NOVARA. — Falletti di Villafalletto ten. col. Lodovico, Lizier prof. dott. Augusto.
Ameno. — Zaccheo geom. Giulio.
Biella. — Borra Antonio.
Buronzo. — Gilardi geom. Federico.
Cigliano. — Tarello Pier Fernando.
Cossila. — Ubertino Luigi.
Crevacuore. — Demarchi Giuseppe, Gozzi Secondino, Mariscotti Michele, Orsi Candido.
Domodossola. — Scodeggio Paolo.
Graglia Biellese. — Alberto Secondo
Intra. — Galbiati Costante.
Lesa. — Lanzetti rag. Alfredo Luigi.
Occhieppo Inferiore. — Vigliani Giuseppe.
Ponderano. — Gremmo Francesco.
Trobaso. — Morandi Luigi.
Vercelli. — Cafiero Armando, Malinverni dott. Angelo.
PADOVA. — Falzi sott. Babila, Morello ten. Giovanni, Ottolenghi Luciano, Turco sottot. Arturo.
Conselve. — Comunian Luigi.
Limena. — Garolla cav. Giuseppe.
Merlara. — Macagnan dott. Quirino.

Pietro Beretta

GARDONE VALTROMPIA - (BRESCIA)

Casa fondata nel 1680

Grande Stabilimento meccanico fornito di nuovo macchinario e dotato di tutti i mezzi più moderni di fabbricazione.

FUCILI di ogni tipo e prezzo di propria fabbricazione e delle migliori Case estere.

ARMI da guerra e da difesa.

SPECIALITÀ fucili per tiro al piccione - Spingarde - Revolver per ciclisti e automobilisti.

NOVITÀ 1910 — Nuova sicurezza per fucili — Brevetto Beretta — Sicurezza assoluta e di massima semplicità.

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA.

Ai Soci del Touring, Sconto 10 o|o

LA PIÙ GRANDIOSA ARMERIA. SEMPRE PRONTE MOLTE MIGLIAIA DI FUCILI.

SUCCURSALE IN BRESCIA, CORSO PALESTRO, 38

Premiata Ditta

F.lli ZANINETTI

Viale Volta, 11 - Telefono 9-74
Casa fondata nel 1848

MILANO

Grande officina per lavori di ogni metallo in lastra. - Fornitori dello Stato. ***Esclusivi assuntori dei lavori di restauro della tettoia Stazione Centrale di Milano.*** Decorazioni in zinco stampato per fabbricati. Tubi pluviali, canali, coperture di campanili, cappelle mortuarie, cupole, specole, verande, tettoie, ecc., in lamiera zincata piana, ondulata ed a squame; zinco, piombo, rame ed altri metalli. Tubazioni per fumisteria, ventilatori, aspiratori e pozzi artesiani. — Preventivi a richiesta.

Specialità coperture banchi per Bar e forniture inerenti.

Gazogeni acetilene brevettati. - Carburo di calcio. - ***Scaldabagno automatico brevettato "VULCANO,,*** funzionante a pressione d'acqua e scevro da qualsiasi pericolo d'esplosione.

Cavalletto estensibile brevettato in tutto il mondo, completamente in ferro, ordigno indispensabile a tutti gli imprenditori di costruzioni edilizie, pittori, decoratori, tappezzieri, gasisti, elettricisti.

Rilevatari dei rinomati magazzini già PIETRO ALLOGGI, per la vendita di cristallerie, vetrerie, ottonami e forniture complete per gasisti, elettricisti.

Fornitori delle primarie officine del gas d'Italia

Mestrino. — Ditta Caporale Nicodemo.

PALERMO. — Circolo Ufficiali e Bersaglieri, Cristadoro avv. Giuseppe, Di Maria di Alleri cap. Eugenio, Fazio Giacomo, Giardina cav. col. Antonino, La Mattina Antonino, Lombardo avv. Carlo, Monte Pietro, Priolo Giovanni Edoardo, Stagno Roberto.

Castelbuono. — Guerrieri cav. Vincenzo.

Sancipirello. — Cumia G. B.

PARMA. — Anguissola ing. G. B., Bissoni cav. dott. Giuseppe, Cardani prof. cav. Pietro, Ferrari Severino.

Albareto di Borgotaro. — Bocci Pio.

Borgotaro. — Cabrelli Francesco.

Fontanellato. — Bissoni ten. col. cav. Priamo, Scotti ing. Ariberto.

Fornovo. — Finadri Achille.

Langhirano. — Poma Pietro.

Salsomaggiore. — Barani Luigi, Scaramuzza dott. Felice Pitagora, Società Anonima Terme Magnaghi.

PAVIA. — Azzali Palmiro Romualdo, Gruppi Ernesto Luigi, Maffizzoli Faustino, Pardi N. Manlio, Pisani Giovanni.

Castelnovetto. — Trebbi Ferdinando.

Dorno Lomellina. — Spialtini Giovanni.

Lungavilla. — Piacentini Gino.

Ottone. — Valla Giovanni.

Pieve del Cairo. — Scotti Carlo.

Scaldasole. — De Giorgi Alfredo

Vigevano. — Cordani Giuseppe.

Voghera. — Chiesa Carlo, Forni ing. Ugo, Salvi avv. Giuseppe.

PERUGIA. — Rustichelli rag. Aldo, Zampolini Raffaello.

Città della Pieve. — Circolo « Pietro Vannucci », Sues Gustavo.

Pierantonio. — Medici Augusto.

Stroncone. — Danieli Odoardo.

Tavernelle di Perugia. — Gambioli Radames Oliviero, Pedetta Uberto.

Umbertide. — Pampaloni Riccardo.

PESARO. — Nuvoloni conte Ugo Giuseppe.

Fano. — Bellini Amedeo.

Urbino. — Fraschetti prof. Cesare, Viviani nob. ing. Filippo.

PIACENZA. — Poggi Alfonso, Sala Convegno Ufficiali 4 Genio Pontieri.

Ponte dell'Olio. — Angeli Giuseppe.

PISA. — *Crespina.* — Priami Lelio, Rhus Lupezzinghi.

Ponsacco. — Padovani Alfredo.

PORTO MAURIZIO. — *Arma di Taggia.* — Assereto Giovanni, Balestrino Francesco, Braschi Giacomo, Cichero Giacomo, Conforti Federico, Cravero Enrico, Cravero Francesco, Lanteri Francesco.

Bordighera. — Aprosio Bernardo, Bergonso Pietro, Dogliani Giovanni, Moraglia Felice.

Ceriana. — Brezzo Maiga Giovanni.

Diano Marina. — De Maestri Giuseppe.

Oneglia. — Novaro Bruno.

Piani Borghetto. — Aprosio Pasquale, Prucer Bartolomeo.

Piani di Vallecrosia. — Nuvolone G. B.

Poggio di S. Remo. — Gherzi Celestino, Rambaldi Gerolamo

S. Remo. — Bongiovanni Gerolamo, Ceresola Angelo, Ermiglia Stefano, Lanteri Guido, Lavezzoni Giacomo, Paglieri Francesco, Parish George.

POTENZA. — Piccinni Adolfo.

Barile. — Piacentini Angelo.

Irsina. — Draetta Giuseppe.

Lagonegro. — Petti Roberto, Pittella avv. Mansueto, Puglisi dott. Giuseppe.

Melfi. — De Chiara ing. Francesco, Maglietta ing. cav. uff. Michele.

Noepoli. — Calabrese Giuseppe, Carlomagno Giuseppe di Domenico, Carlomagno Giuseppe fu Francesco.

Rapolla. — Croce dott. Giuseppe, Radino geom. Francesco.

Viggiano. — Nigro cav. dott. Pasquale.

RAVENNA. — *Brisighella.* — Circolo Brisighellese.

Cervia. — Lolli don Giulio.

Faenza. — Gadoni Aristide, Giovannini Antonio, Lega Domenico, Novelli Ignazio, Paganelli Enrico, Venturi Domenico.

Riolo. — Conti dott. Francesco.

REGGIO CALABRIA. — Quintily ing. Cesare.

Bagnara. — Cupolo Pietro.

Gerace Marina. — Giorgi Alberti ten. Walter.

Gioia Tauro. — BUCCIARELLI CATERINA.

Oppido Mamerto. — Delle Piane geom. Decio.

Palmi. — Bagalà geom. cav. Nicola, Bonechi geom. Federico, De Maria ing. Antonio, Fava geom. Matteo, La Regina ing. Raffaele, Pisani Giuseppe, Tigani Paolo.

Polistena. — Morosetti geom. Antonio.

REGGIO EMILIA. — Canovi Leone, Codeluppi Ettore, Fantuzzi Antonio, Pasini Luigi, Richini Tito.

Campagnola Emilia. — Bizzarri Efisio, Carpi Roberto, Copelli Alberto, Ferrari Angelo, Magnanini Luigi, Marani Virgilio.

Campegine. — Piperi Ostilio.

Gattatico. — Bertani Dante.

Praticello. — Alberti dott. Enrico.

Villa Marmiroli. — Gaddi Guglielmo.

ROMA. — Baroni Umberto, Biandet dott. Henry, Biolchi prof. arch. Riccardo, Bonato Attilio, Cagiati Domenico, Calita Giovanni, Calvori ing. Gualtiero, Catalli Amedeo, Real Club Canottieri « Aniene », Colamarino prof. Tito, Colasanti Giuseppe, Ferreri Giorgio, Ferri On. Enrico, Giaccone Guglielmo, Gregoracci prof. avv. Giuseppe, Guerrini ing. Giacomo, Iacurti prof. Dionisio, Lemon Ugo, Maritati geom. Tomaso, Marullo Ugo, Mazzarrini Bruno, Paladini Arturo, Parvopassu ing. Carlo, Pellegrini cav. uff. avv. Battista, Piperno Vittorio, Ricci Ernesto, Sacchi rag. Alberto, Saporiti Natale, Selby magg. Gualtiero, Solivetti dott. Luigi, Vismara Aristide.

Civitavecchia. — De Feis sottot. Alfredo, Ferraiolo sottot. Umberto, Sannino sottot. Ernesto.

Frosinone. — Spaziani G. B.

Subiaco. — Angeletti Ignazio.

Tivoli. — Boido Carlo, Cipriani Cipriano.

ROVIGO. — *Ariano Polesine.* — Trenta Pietro.

Crespino. — Bordin Lauro.

Papozze. — Passarella Gaspare.

SALERNO. — *Ispani.* — Falcone Nicola.

SASSARI. — Bolasco Antonio, Denaro cap. Antonino, Libertini cap. Ignazio, Puoti cap. Vincenzo, Sussarello sottot. Gavino.

Bitti. — Moretti Carlo.

Lula. — Fiori Antonio, Pisu Fabiano.

Ottana. — Labate Alessandro.

Ozieri. — Bettanini cap. Annibale, Bua Pietro, Caldieri prof. Sante, De Rada Leopoldo.

Sarule. — Gallucci Alessandro.

SIENA. — Giuggioli Guglielmo, Palagi dott. Arturo.

SIRACUSA. — Ambrogetti sottot. Nevio.

SONDRIO. — Mina Fortunato.

Andalo. — Dell'Oca Giuseppe.

Ardenno. — Verri Francesco.

Tirano. — Merizzi Gerolamo, Società Messaggere Automobili T. A. V.

TERAMO. — *Castellamare Adriatico.* — Gommelli Berardo, Verrocchio Alfredo.

TORINO. — Alfano Antonio, Aghemo Giuseppe, Ambrosini Giorgio, Avezzano Lorenzo, Barberis don Adolfo, Bracco Giuseppe, Bruno di Cussagnio Roberto, D'Alessandro magg. Ulderico, Delprato geom. Demetrio, Elter Marco, Fenoglio avv. Giulio, Fiora Paolo, Fortunati Gustavo, Fraviga Ettore, Gagnotto Luigi, Girardi geom. Gioachino, Gorone Edoardo Giuseppe, Griffa Nicola, Laffargo Pietro, Lorenzati Francesco, Magnani Ghisò Romano, Marenco cap. Alberto, Motto geom. Luigi, Palmieri Consalvo, Peagno Mario, Perlo Alessandro, Pezzoli Achille, Pleona Enrico, Ramonda avv. Giuseppe, Roviera Giacomo, Rubino Paolo, Segre Leone, Sereri Rosso Mario, Serra Matteo, Torchio Secondo, Trinchero Francesco.

Aosta. — Belfr nd Aristide..

Avigliana. — Carlino dott. cav Domenico, Richetto avv. Giovanni.

Bardonecchia. — Valenzano Pietro.

Caravino. — Oderio Luigi, Oderio Stefano.

Cesana Torinese. — Cigala Fulgosi conte ten. Antonino, Guidorossi ten. Vittorio, Trovati ten. Ernesto.

Venaria Reale. — Cottino Mario.

TRAPANI. — *Monte S. Giuliano.* — Società Anonima « Eridina » pel Servizio Automobilistico.

TREVISO. — *Conegliano.* — Aliprandi Carlo, Brusasco rag. Attilio, Favretti avv. Emilio, Gobbato Napoleone, Ruffo Alfredo, Selis sottot. Vincenzo, Zanara rag. Narciso.

Gaiarine. — CARDAZZO GIOVANNA.

Oderzo. — Bellinato Giuseppe.

UDINE. — Colla Fabio, Corradini Corradino, Evangelisti Giovanni, Novello Giacomo, Sandri Cesare, Sandri Guido, Tellini Gian Carlo.
Ampezzo. — Spangaro Ugo.
Artegna. — Facini Luigi, Savonitti Renato.
Clauzetto. — Brovedani Giovanni.
Cussignacco. — Menazzi Enrico.
Flumignano. — Mangilli march. Massimo.
Pordenone. — Furlanetto Sigismondo.
Prepotto. — Rieppi Giuseppe.
Reana del Roiale. — Micottis Michele.
VENEZIA. — P. Annuario del Veneto, Coletti Luigi, Miani cap. Virginio, Moro Giovanni, Vallisnieri dott. Ferdinando, Veronese Carlo, Zammatteo Francesco.
Chioggia. — Gasparini rag. Angelo.
Mestre. — Levorato Giovanni.
Mira. — Toffano Domenico.
Noale. — Dal Corso Silvio, Furlan Luigi.
VERONA. — Apostoli Luigi, Bottacini rag. Giovanni, Caglieri Vittorio, Colli Giacomo.
Bovolone. — Ghiraldini Vittorio.
Castelnuovo. — Montini Paolo.
Cerea — Pallaro Ugo.
Legnago. — Petenella Plinio.
Montorio Veronese. — Venturi Momi.
Povegliano Veronese. — Cordioli Albino.
Villabartolomea. — Passuello Giulio, Siliotti dott. Arminio.
VICENZA. — Ghirardini prof. Giovanni.
Arsiero. — Mattarello Tullio.
Marostica. — Zanfrà Francesco.
Nove di Bassano. — Novari Mario.
Rosà. — Società Concordia.
S. Tomio. — Bortoli Giacomo.
COLONIA ERITREA. — *Asmara.* — Del Corso comm. G. B., Fares cav. uff. Antonio, Manziana Angelo, Pastori Girolamo. PINTORE GIOVANNINA, Società Operaia di M. Soccorso.
Ghinda. — Pratò Natale.
Godofelassi. — Dumini Orlando.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Berton Vittorio, Catalan Carlo, Croci Giovanni, Dreossi Gottlieb. Fogolin Carlo, Gerassimo Aneste D., Zelenka Gastone.
Abbazia. — Paul Valentino, Marchese Pescara Pateras di Castelluccio.
Grado. — Marocco Matteo.
Pola. — Petronio Bartolomeo.
Romans. — Club Ciclistico Podistico Romanese.
Rovigno. — Vianelli Mario.
TRENTINO. — *Castel Tesino.* — Tomaselli Antonio.
Predazzo. — Popelak Ugo.
Primiero Fiera. — Kastranek Giuseppe.
Strigno. — Polster Ruperto.
Trento. — Battisti dott. Carlo.
Cortina d'Ampezzo. — Dostal Giuseppe.
Fiume. — Gherza ing. Umberto, Petronio Italo.
Spalato. — Società di Ginnastica e Scherma.

Francia.

Menton. — Piccioni Partenio.
Meounes. — Pugnante Domenico.
Nizza Marittima. — Sani Nello.
Paris. — Ansaloni ing. Amilcare, Quaglia Jean.

Principato di Monaco.

Monaco. — Gay Natale, Pelazza Luigi.

Inghilterra.

Atherstone. — Sir W. de W. Abney.
Edinburg. — Kelvie James.
Londra. — Fregondra Arnaldo.
Pinner. — Heal Ambrose.

S. Marino (Repubblica).

Fiorelli ing. Domenico.

Spagna.

Sevilla. — Tassara Josè Maria.

Svizzera.

CANTON DI LUCERNA. — *Horw.* — Legnaioli Bruno.
CANTON DI WAADT — *La Tour de Peilz.* — Somma Pietro.
CANTON TICINO. — *Bellinzona.* — Gamper Guglielmo.
Chiasso. — Canova Carlo.
Melano. — Acquistapace Antonio, Bozza Giuseppe.
Morbio Inferiore. — Galfetti Pietro.
Vacallo. — Ostinelli Gerolamo.

AFRICA.

Alessandria d'Egitto. — Comas Giuseppe, Società Canottieri Italia.
Cairo. — Checcaci Oreste.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Chicago. — Lathrop Bryan.
Kansas City. — Loug R. A.
New York. — Blossom Benjamin, Heyward Hall Mc. Allister.
Philadelphia. — Hiret A. A.
S. Francisco Calif. — Boccardo Giovanni Umberto, Cicchi Ireneo, Ferrando Giovanni.
St. Louis. — Luyties J. A.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Alesandro. — Avetta Carlo, Comolli Mario, Dall'Orto Mario, Graziani Gustavo, Lencioni rag. Angelo, Tedeschi Elia.
Buenos Ayres. — Astraldi Annibale.
Casilda. — Vasconi Giovanni.
Las Varas. — Bertello Ernesto N.
Mar del Plata. — Gazzano Francesco.
Villa Maria. — Canova Fulgenzio.

Ecuador.

Guayaquil. — Castelli Bernardo, Chelli Romeo, Fiallo Celso E., Fiallo Vittorio E., Garbini Antonio, Marchino Luigi, Sangrima Jacinto.

Uruguay.

Montevideo. — Herrera y Reissig Manuel, Pacor Giovanni M., Surraco Julio R.
Rivera. — Franchi Giovanni Batta.

Oceania.

Honolulu. — Carter On. George Robert.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 MAGGIO 1910.

Soci annuali al 15 Aprile 1910	N.	75 807
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc. . .	»	95
	N.	75 712
Soci nuovi 1910 inscritti dal 15 Aprile 1910 al 15 Maggio 1910 . .	»	979
Totale Soci annuali	N.	76 691
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1909 . . .	N.	3 292
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Maggio 1910	»	423
	N.	3 715
TOTALE SOCI . .	N.	80 406

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi

CICLI
RALEIGH
DI FAMA MONDIALE
Agenzia Generale per l'Italia:
ETTORE VEZZONI - MILANO
Rappresent. per Milano: ALESSANDRO GNOCCHI
Via S. Agnese, 4

PNEUMATICI INARRIVABILI!
QUICK
Depositari esclusivi:
Bini & Foà MILANO Via Bronzetti N. 11

CICLI

ROYAL ENFIELD

MASSIMA ELEGANZA — SOLIDITÀ — SCORREVOLEZZA

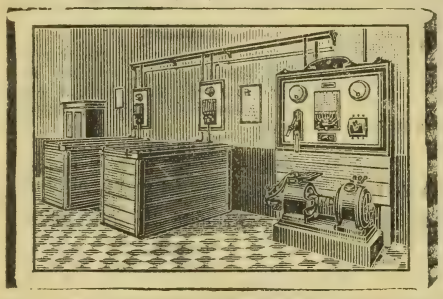
Venti anni di gran successo ne hanno fatta la macchina scelta dal Governo Inglese e preferita dai turisti di tutto il mondo.

Agenti Generali per l'Italia: LANCELOTTI & C. - BOLOGNA — Via Barberia, 22

CHIEDERE CATALOGO

I.G.W. Industria Galvanica Werth & C.

SOCIETÀ IN ACCOMANDITA PER AZIONI



Corso Vercelli, 18 — MILANO — Telefono 27 00

Riparto Elettrochimica e Galvanotecnica:

Progetti e costruzione d'Impianti di: Nichelatura, Ottonatura, Ramatura, Doratura, Argentatura, Zincatura, Stagnatura, Piombatura, Platinatura. — Apparecchi per la galvanizzazione in massa di minuterie, chiodi, viti, occhielli, ganci, ecc. - Brevettato.

Tutto l'occorrente per arrotare e pulire i metalli. Pulitrici elettriche ed a trasmissione.

Galvanizzazione di tubi, nastri, fili metallici con apparecchi brev.

Riparto Elettrotecnica:

Dinamo per elettrolisi. Centinaia di certificati attestano la loro bontà. Motori elettrici d'ogni genere. — Trasformatori, Aggregati. — Istrumenti di misura. — Regolatori. — Trapanetti elettrici a mano.

MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI

IN DECALCOMANIA E DI METALLO

DECALCOMANIE per uso INDUSTRIALE e DECORATIVO.

G. DIDONE · MILANO · VIA VIGEVANO, 32.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortabile - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON Lungo l'Arno - Splendida posizione - Confort moderno. C. Gobbò, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura lattea - Conduttura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Alber Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modi Acqua potabile in tutti i piani - Luce elettrica.

MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig et (

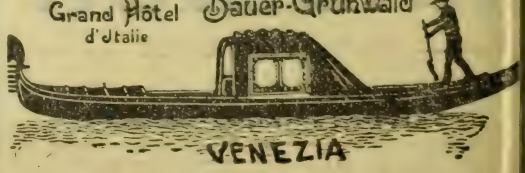
MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul princ del Corso V. Emanuele. G. N. Bian

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO — HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staz. Cent

RONCOBELLO (sopra S. Pellegrino) a metri 1009 sul m ALBERGO MILERI - aperto tutto l'anno - comode e dive passeggiate nella pineta - prezzi modici - telefono - telegra

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PA HOTEL.



Tipografia CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO - Via Guicciardini

ANNO XVI

100.000 Copie

Nº 7 LUGLIO 1910

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

GRATIS AI SOCI

TOVRING CLVB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

CICLI FIAT

GOMME Pirelli

Le Biciclette più convenienti per tutti

RAPPRESENTANTI
in ogni parte del mondo

Concessionari per l'Italia

GARAGES RIUNITI FIAT

TORINO ✣ ROMA ✣ MILANO ✣ FIRENZE
GENOVA ✣ NAPOLI ✣ PADOVA ✣ BOLOGNA

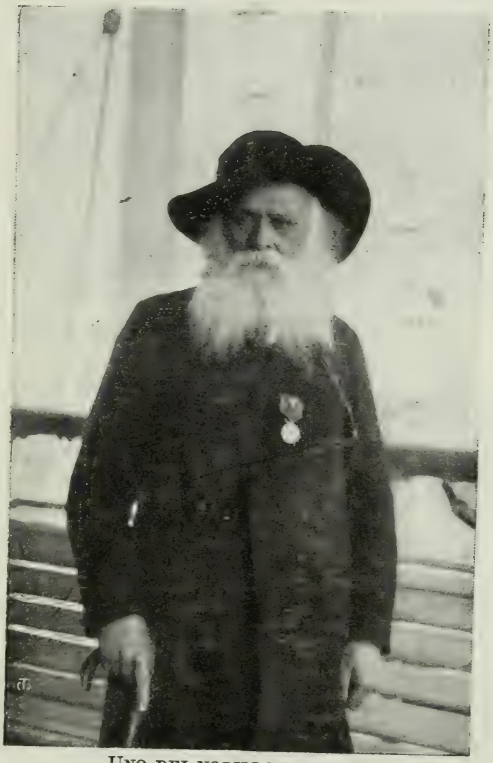
ANNO XVI - N. 7 - LUGLIO 1910. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

314.505
R
v.16

La Carovana Nazionale Commemorativa della Spedizione dei Mille.

Quando allo spuntare del 1910 si affacciarono i prodromi dei festeggiamenti nazionali per il cinquantenario dell'unione del regno delle Due Sicilie a quello d'Italia, il Touring pensò subito all' opportunità di organizzare una dimostrazione nell' Isola, dove la bellezza della natura e le grandi feste che vi si preparavano dal Comitato Commemorativo della Spedizione dei Mille richiamavano l'attenzione nostra. E di progetto in progetto si giunse presto a trasformare questo primo pensiero embrionale in una vera spedizione commemorativa, d' accordo colla Federazione Nazionale delle Associazioni Giornalistiche e col Comitato delle Feste di Palermo.

La nota fondamentale, l'intonazione più simpatica venne alla Carovana del Touring dall'adesione ambita del col. Missori e dell'onorevole Luzzatto (iniziatori di una gita dei Superstiti dei Mille nei luoghi di loro gloria) alla proposta da noi fatta di ospitare noi stessi del Touring i Superstiti e di servire loro di scorta d'onore.



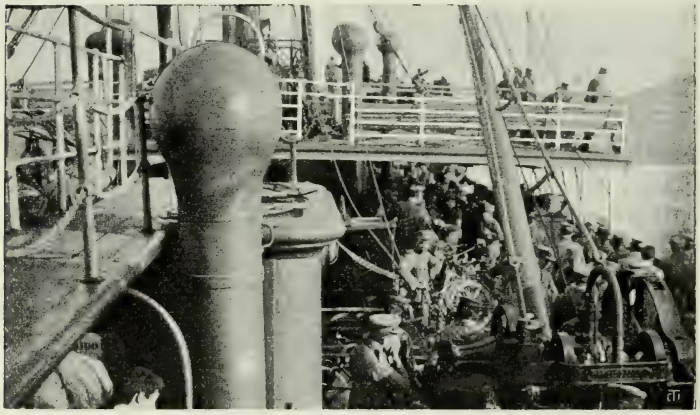
UNO DEI NOBILI VEGLIARDI
LO SCULTORE QUARENGHI ANTONIO, DEI MILLE.

(*Fot. L. V. Bertarelli*).

Così un Comitato Esecutivo di pochi ma energici e devoti lavoratori (1) con indefessa preparazione, potè stabilire ogni cosa con sapiente previsione delle necessità finanziarie, dei mezzi pratici, di tutte le infinite minuzie necessarie a sviluppare un programma grandioso, quale soltanto degli ardimentosi potevano pensare di condurre a termine felicemente.

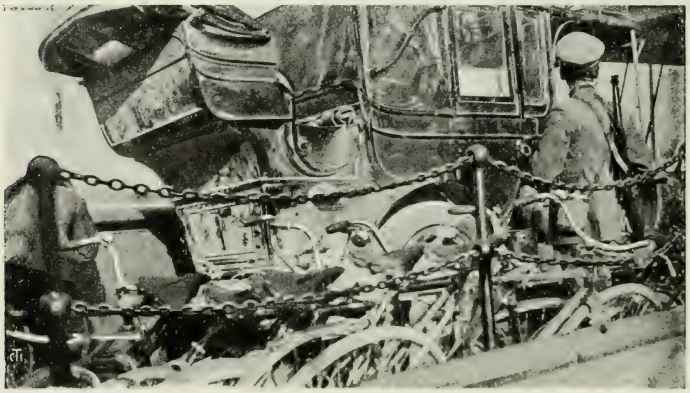
Per dare alla nostra spedizione un carattere consono alle multiformi estrinsecazioni del Touring e tale che permettesse di coordinarne le diverse branche sportive col fondamento patriottico di tutta la dimostrazione, si pensarono tre Carovane distinte: una automobilistica destinata a trasportare più comodamente i Mille, l' altra ciclistica e la terza ferroviaria. Tutte e tre dovevano salpare insieme da Genova, sbarcare a Marsala, percorrere, per diverse vie, ma toccandosi più volte mediante opportuni incroci lungo il tragitto, il primo gran campo della gloria dei Mille cioè il territorio fra Marsala e Palermo e qui, dopo l'apoteosi finale di una festa riassuntiva, le tre Carovane dovevano rifondersi e riprendere la via del ritorno, la-

Il « Sicilia » ormeggiato al ponte Federico Guglielmo a Genova.



A bordo del « Sicilia » a prua.

(*Fot. L. V Bertarelli*).



[Una diligenza-automobile della Valtellina in alto mare.

(*Fot. L. V. Bertarelli*).

sciando laggiù in Sicilia soltanto quelli che volessero prolungarvi il loro soggiorno a scopo turistico.

L'idea era semplice ed organica, come si vede, ma di attuazione ben difficile se si pensa che l'intervento dei Superstiti, previsto dapprima soltanto in una cinquantina, salì inopinatamente all'ultimo momento a 101, che i ciclisti furono quasi trecento e duecento cinquanta coloro che per brevità furono detti « ferrovieri ».

Non è facile trasportare dall'Alta Italia in Sicilia seicento persone — tra cui un centinaio di più che settantenni — nutrirvele ed alloggiarvele talora in luoghi sprovvisti di un qualsiasi pur piccolo albergo, talora in città come Palermo sature di forestieri e nei giorni in cui vi stava in forma ufficiale il Re.

Tuttavia ogni difficoltà con miracoli di organizzazione e di energia venne felicemente superata (2).

***

Di questo memorando viaggio a me è restato un ricordo confuso, come di cosa fantastica. Molti dettagli sono spariti, dopo un mese dal ritorno, riassorbiti nella profonda impressione complessiva. E questo stato d'animo è lo stesso in altri compagni, che come me non tanto andarono in Sicilia quanto ai campi di battaglia dell'unità italiana e meno furono con amici che coi Superstiti di un'epopea, e compirono più che una gita di divertimento un pellegrinaggio.

Le difficoltà incontrate come le soddisfazioni avute; il piacere di un viaggio su di un mare costantemente splendido, attraverso un paese meraviglioso, insieme ad amici cari o a conoscenti che divennero amici o a sconosciuti coi quali si strinsero vincoli di affetto; mille dettagli di una vita così diversa dall'abituale, le piccole e grosse avventure, le ansie e la commozione di certi momenti, tutto questo si è innalzato in un più ampio e quasi indefinito sentimento: quello dell'omaggio reso ad un grande avvenimento storico, caposaldo tra i maggiori del nostro Risorgimento.

In ciascuno di noi è rimasto come uno sbalordimento nel passare a volo dal lido di Marsala, attraverso le campagne di Salemi e di Vita al Colle di Calatafimi; nello scendere verso Alcamo, Partinico, Monreale; nel vedere Parco e Gibilrossa, nell'affacciarci alle porte di Palermo

IL PIAZZALE DEL PORTO DI MARSALA AL MOMENTO DELLO SBARCO.

(*Fot. L. V. Bertarelli*).

tra feste ed entusiasmi indescrivibili, facendo corteo reverente a quei Vecchi gloriosi, che la stessa strada avevano fatto cinquant'anni prima fra ansie mortali, cospargendo di sangue quelle zolle, seminandole di morti, incerti se la 1010 era un'avventura da disperati che si suicidavano per la Patria o l'inizio dell'avvenire di un'Italia rinascente per loro mano.

Bene ha fatto il Touring a pensare questo omaggio, premio di devozione ai festeggiati, nobile dovere pegli ospiti.

***

Già nella mattinata del 23 maggio la fisionomia di Genova lasciava intravvedere l'avvenimento del giorno: ciclisti in tenuta di V. C. A., gruppi di viaggiatori diretti al porto con aria gioviale, con piccoli bagagli di chi non si accinge ad un lungo viaggio, carrozzelle in corsa con giovani dai bracciali colorati, un va e vieni in piazza Carlo Felice, su per gli scaloni del Teatro, dove il Municipio dava un ricevimento ai partenti.

Nel pomeriggio un'animazione nuova ed un pubblico specialissimo agitavano le banchine del Ponte Principe Guglielmo.

Il transatlantico *Sicilia* affiancatovi, levava a grande altezza i suoi tre ordini bianchi di passeggiate lungo i piani delle cabine, come grandi verande di una casa del tropico, formicolanti di persone.

L'imbarco si faceva rapidamente. Le automobili erano già nella stiva, meno due diligenze della Valtellina troppo grandi per entrare nei boccaporti, inchiodate a prua a destra ed a sinistra dei parapetti.

Biciclette e motociclette venivano calate a mucchi giù nelle sentine. Un temporale si addensava intorno minaccioso, ma nessuno vi badò finchè scaricossi un'acquazzone. Allora tutti furono a bordo in un momento. Il vapore lasciò gli ormeggi maestoso, e uscì dal porto dirigendosi verso Quarto. Il cielo, appena imbronciato un momento, si riapriva ai raggi del sole.

La prima confusione a bordo si era andata calmando quando passammo dinanzi al modesto obelisco che ricorda l'imbarco di Garibaldi. Alcune barche si erano staccate dalla riva dirigendosi verso di noi. In una un rappresentante del Comune, forse il sindaco, si levò a un centinaio di metri dal vapore, spiegò con degna attitudine un foglio e cominciò a leggere un discorso. Certo se ha continuato fino alla fine doveva trovarsi a parecchi chilometri da bordo. Se come oratoria la cosa parve ardita, nondimeno il sentimento di quel saluto piacque a tutti e Quarto udì evviva interminabili.

Il mare era splendido: il tempo si era fatto quasi bello. La costa filava dappresso, ricca tra le più ricche d'Italia, vivace, sparsa di grossi paesi, di ville a centinaia negli uliveti, di cantieri e di stabilimenti alla spiaggia.

Fuggono dinanzi a noi Quinto, Bogliasco, Sori, Recco, il magnifico promontorio di Portofino col ristorante in cresta. Poi le montagne si allontanano alquanto, il vapore va addentrandosi in acque sempre più immense. Soltanto nelle distanze qualche pennacchietto di fumo indica un'altra casa come la nostra natante nell'imbrunire.

Il sole si abbassa entro vapori radiosi, cade sotto l'orizzonte; il cielo diventa sempre più profondamente azzurro; sorge a oriente la luna che argenta pianure di acque scintillanti nel silenzio, mentre ad occidente appare e dopo qualche ora tramonta la cometa. Notte di tranquillità gradita per tutti i timorosi del mal di mare rifugiati nelle cabine o dentro gli immensi stanzoni trasformati in dormitori; indimenticabile per gli amatori di racconti, che serrati intorno ai Mille nel salone di poppa, ascoltavano estatici dalla bocca di alcuni il racconto di storie che in cinquant'anni s'erano ornate di qualche ingenuo abbellimento; per coloro che affacciati ai parapetti, cullati dal ritmo sordo della macchina, contemplavano nella dolcezza tiepida della brezza le onde brillanti fuggire, la scia bianca perdersi lontan lontano e spiavano i fari nelle brume dell'orizzonte.

I fuochi di Livorno, quello più vicino della Meloria, quelli di Capraia, dell' Elba, di Palmaiola, di Talamone, delle Formiche di Grosseto, del Giglio, dell' Argentario, di Giannutri l'uno dopo l'altro sfilavano davanti a noi, placi-

L'ASPETTO MARZIALE DEI NOSTRI V. C. A.

damente fissi o scintillanti o a lente eclissi: misteriosi occhi vigili, aperti sulla rotta del viandante sperduto in mare, stranamente suggestivi per noi che non abbiamo l'abitudine del viaggiare in quell'immensità senza vie segnate.

Un riflesso rossastro che poi si disegna più preciso: sono gli altiforni di Portoferraio. Più in là qualche cosa di simile: è Piombino, poi più nulla. La notte cupa non ha sguardi che dalle stelle. Il mare non ha più confini fin quando nell'alba, ancor prima che il sole sorga a dissolvere le nebbie, si disegna la costa bassa della Maremma indecisa nel crepuscolo e poi si accenna la macchia grigia di Civitavecchia, ove appoggiamo per imbarcare qualcun altro dei Superstiti dei Mille. E poi di nuovo via per acque più ampie lasciando la terra quasi alle spalle, seguendo forse a puntino quella rotta che il *Piemonte* e il *Lombardo* percorsero cinquant'anni prima dopo la sosta di Talamone, ma non come quelli lanciati nell'ignoto.

Qui in mezzo al mare qualcuno che era sul *Lombardo* ci racconta il terribile momento dell'undici maggio quando gli animi si strinsero, allorchè da lungi videro un vapore sconosciuto lanciarsi su di loro e si tennero perduti. Ma quella nave era il *Piemonte* che aveva scoperto la crociera borbonica; Garibaldi tornava indietro a tutto vapore ad avvisarne i compagni perchè insieme mutassero rotta...

La giornata passa rapida. Colazione e pranzo si fanno all'aria aperta nei corridoi di passeggiata, in un ordine perfetto, con soddisfazione generale, nello scoppiettio dei frizzi e nelle conversazioni gioconde. Già si sono fatti molti gruppetti amichevoli. L'affiatamento è generale. Al salone del Comitato affluiscono l'un dopo l'altro a centinaia i gitanti per informazioni, per i piccoli reclami, per i mille bisogni di una carovana di 600 persone, messa così d'un tratto in un viaggio del tutto diverso da quanti fin qui se ne ebbero: una scorta di cinquecento intorno a cento eroi. Il *Sicilia* è un palazzetto con cento ospiti. Ma se anche il palazzo è un po' piccolino pei comodi di ciascuno, la devozione di tutti permette di regolare ogni cosa rapidamente e con facilità.

Si appressa ancora la sera; viene la notte. Il mare è sempre in pace; quando spunta l'alba i più mattutini salutano le roccie di Levanzo, Favignana, Marettimo, l'alto monte S. Giuliano che domina Trapani, la costa piana che si perde verso Marsala. L'occhio tende a turbini di fumo che salgono dall'orizzonte davanti a noi. Un momento dopo si distinguono quattro punti neri, con del bianco davanti e un gran pennacchio che si precipitano sopra di noi come fulmini. Sono torpediniere inviate da Messina per farci scorta. Arrivano colla prua plumbea che scaglia candide spume. A pensare cos'hanno nei fianchi quegli ordigni vien freddo. Con degli splendidi viraggi si mettono ai nostri fianchi. Il gran pavese viene alzato sugli alberi nostri e sui loro alberetti, il guidone del Touring più alto di tutto.

Appare Marsala. Lungo i moli la linea nera del popolo accalcato e festante sotto uno sventolio di innumerevoli bandiere. Il gran transatlantico deve ancorare a un chilometro da terra. Lance a vapore ed a benzina, grossi barconi, una miriade di barchette, arrivano da

UN PLOTONE DI V. C. A. APPIEDATO.

terra. Salgono le autorità a bordo, scambiano con noi brevi complimenti e lo sbarco incomincia.

***

Il vastissimo piazzale che sta davanti al porto era arso come un Sahara e ad aiutare le impressioni desertiche tutt'intorno si stendono le basse costruzioni delle grandi fabbriche del marsala, bianche di latte di calce, splendenti fino a perdita di vista nel sole già alto.

Quando la lunga fila delle scialuppe ha messo

tutti a terra con ordine mirabile e giunge la grande chiatta su cui stanno raccolti tutti insieme i cento Superstiti dei Mille, gli applausi sono soverchiati dalla commozione più sincera.

Ritrovo qui alcuni colleghi venuti a precederci del continente per aiutare l' organizzazione: Johnson, l'ing. Riva, Scalea, Caspani.

La cerimonia dei discorsi di benvenuto sopra di un palco tutto infiorato, dinanzi ad uno stuolo di bambine vestite di rosso e di piccoli garibaldini alti un palmo che intuonano una cantata d'occasione si svolge non rapidamente, poi dopo un breve rinfresco, si forma un corteo interminabile diretto all'altra estremità della città. E' una sequela che non finisce più di bandiere tricolori, di aste portate in alto con grandi ritratti di Garibaldi, di Vittorio Emanuele, di Mazzini e di Cavour, di fanfare in divise variopinte. I V. C. A. sono intruppati in tutta questa lentezza e fanno dell'acrobatismo per tenersi in macchina nelle strette vie addobbate.

Le belle donne del popolo e dell'aristocrazia, a gara cospargono il gruppo degli Eroi di petali di rose e di garofani rossi. Occhioni neri, spesso lucenti di lagrime di commozione, ci salutano. Si cammina, si cammina tra bandiere, orifiamme, quadri attraverso le vie, musiche, spari fino ad un giardino pubblico in cui si deve inaugurare un monumento. Pur troppo si tiene poco conto degli orari. I Comitati locali trascinati dall'entusiasmo non pensano che il tempo ci stringe; occorre un po' di freno per ottenere che la cerimonia cessi per mezzodì onde permettere in tempo utile che tutti facciano colazione: opera non facile nè da tutti certo compiuta col desiderabile *comfort* in Marsala, troppo più popolata in quel giorno di forestieri di quanto potesse albergarne. Ma chi bada a queste piccolezze? Alla meglio anche la colazione fu terminata.

IL PRANZO PREPARATO NEI CORRIDOI DI PASSEGGIATA.

(*Fot. Augusto Johnson*).

***

I Mille rimasero in Marsala attendendo il nostro Zaffaroni che sul *Sicilia* aveva immediatamente salpato per Trapani, ove soltanto è possibile lo sbarco delle automobili e da Trapani doveva riportare la lunga carovana di vetture vuote a Marsala, pronta per la mattinata del dì dopo.

I ciclisti partirono in file serrate per Salemi e Calatafimi ove dovevano pernottare. Partirono nelle ore più calde, in una giornata di solleone battente sulle strade acciecanti, belle nei pressi della città, ma poi anche orribili. Nè era possibile far diverso orario. Alla forza d'animo di questi giovanotti, alla resistenza di questi agili cavalcatori, all'abilità che dimostrossi all'altezza dei bisogni dei loro Comandanti (3) si deve se una marcia che poteva riuscire disastrosa, fu soltanto difficile. Essa diede la prova di una fibra e di una disciplina che al bisogno potrebbero rendere servigi inestimabili.

Partì anche la carovana ferroviaria — 250 gitanti — con un treno speciale che la condusse a Castelvetrano, donde su una nuova linea non ancora aperta al pubblico alle rovine di Selinunte.

Selinunte, dov'è la massa più considerevole di rovine di tutta Europa, venne fondato nel VI secolo prima dell'êra, a destra e a sinistra del fiumicello Selinos — oggi Modione — dove questo sbocca in mare.

Una piccola pianura acquitrinosa, che Empedocle tentò di rendere sana, separa due collinette dove oggi sono le rovine, che quasi bagnano il piede nelle onde.

PASSATEMPI DI BORDO.

UNA DELLE TORPEDINIERE DI SCORTA AL « SICILIA ».
(*Fot. Augusto Johnson*).

Nulla rimane più ritto dei templi grandiosi, che pure avevano resistito ad ogni possa umana. I terremoti li hanno abbattuti, solo qualche tronco di colonna è ancora eretto. Le altre giacciono distese in file regolari, come soldati di un plotone, stesi a terra da una scarica micidiale.

Soltanto le frane delle Alpi, possono dare un'idea adeguata dell'accozzaglia grandiosa di questi campi sterminati di ruderi.

I particolari sono imponenti, l'insieme è opprimente. La Via Antica contiene essa sola il materiale di una piccola città. Essa parte da un arco e scende diritta nel mare, lunghissima, dolcemente inclinata come uno scalo di alaggio. La costa è sprofondata senza sconnettere i monoliti del pavimento ciclopico.

La necropoli copre dei chilometri; migliaia di tombe scoperchiate lasciano apparire, tra i rovi, mucchi biancheggianti di ossa, di cui gli avelli erano ricolmi.

Delle torri enormi, dei bastioni massicci di pietra, poderosi come montagne, formano le mura. A malapena dei corridoi oscuri e bassi attraversano, come cunicoli di catacombe, queste costruzioni gigantesche.

Le lunghe file di colonne crollate, sembrano aspettare d'esser rimesse in piedi. Esse sono in più pezzi, ogni pezzo è da solo un masso imponente. La Carovana si disperse su questi ruderi, pensosa. Non una nubecola nel cielo: tutto l'azzurro del firmamento si condensava nello specchio del mare, tutti gli splendori della luce dipingevano fiori, campi, piante, verzure, sabbie!

Che meraviglie!

Ritornata a Castelvetrano la Carovana fu virtualmente accolta tutta nelle braccia del console del Touring e sindaco, cav. Saporito. Uso questa espressione poichè rappresenta forse meglio di ogni altra, la parte cordiale e quasi paterna che nell'organizzazione di quel soggiorno si è assunta l'egregia persona.

Fummo condotti al vecchio convento di S. Francesco, immenso, disabitato, misterioso come una dimora feudale. Ma da quando un nostro incaricato vi aveva, tre settimane prima, combinato di farne il luogo di sosta, il taumaturgo nostro ospite vi aveva compiuto trasformazioni incredibili.

Le scale adducenti da un gran cortile ad un altissimo primo piano, i grandiosi corridoi di questo ed i suoi saloni ripuliti *ab imis fundamentis*, imbiancati di fresco, muniti di 300 letti nuovi fatti eseguire espressamente con sacconi e materasse nuove, con un servizio d'acqua disposto dappertutto, con catinelle dallo smalto immacolato, attendevano la stanca brigata, che si trovò come in un paradiso in mezzo a tante bianchezze ed alla frescura di quei poderosi muraglioni.

E subito dopo attraverso luoghi illuminati con un impianto ad acetilene, espressamente fatto scendemmo ad un refettorio grande a esuberanza per noi, tutto bianco da pochi dì, come una casa moresca, ove erano imbandite tavole interminabili nel candore delle biancherie nuove smaglianti di fiori. Ondate di luce mettevano l'anima nei trofei di bandiere e di stemmi cittadini: nel mezzo il ritratto di Garibaldi. Questo coronamento della giornata era più di quanto occorresse per rialzare, se fosse stato possibile, ancora il buon umore. Quando il sindaco di Castelvetrano, altrove trattenuto da incombenti indeclinabili, entrò al momento dei brindisi, non mi fu certo difficile di convergere su di lui l'entusiasmo di tutti. Quel bell'esempio di organizzazione ci forniva la misura di quanto il valore dei siciliani possa dare allorchè un sentimento li anima e pertanto quale sia l'avvenire dell'Isola e di quanto il nostro Paese possa avvantaggiarsene.

UN MOMENTO DI SOSTA DEL CORTEO ATTRAVERSO LE VIE DI MARSALA.
(*Fot. L. V. Bertarelli*).

***

L'indomani mattina assai per tempo la Carovana partì ancora in treno, per la stazioncina di Segesta. Mirabile tragitto serpeggiante tra le ondulazioni dei colli storici su cui rivedevamo svolgersi man mano la scena che i Mille avevano 50 anni innanzi percorsa, indecisi fino a Salemi, trepidanti fino a Vita, battagliando fino a Calatafimi.

Alla stazioncina ove scendemmo, in un quarto d'ora si compose la più singolare processione che forse abbia mai vista la Sicilia; a quattro, a cinque, a sei montammo sopra una cinquantina di quei tipici carretti siciliani che tutti conosciamo, dipinti colle gesta dei Paladini o di Garibaldi. Requisiti da ogni parte intorno ci aspettavano disposti l'uno in fila all'altro sulla strada. Un comandante nero come un diavolo, parlante clamorosamente una lingua per noi incomprensibile, diede degli ordini, e via! S'andò quindi senza perdere un momento. Fu una partenza piena di gioia. L'animo, preparato al godimento di quel tragitto, si esaltava anche della sorpresa di quel singolare modo di trasporto un po' rustico e un po' ridicolo per gente da tram e da ferrovie, ma pieno di libertà e gustoso ormai per l'intimità già nata fra i piccoli gruppetti dei gitanti, avvicinati anche più del necessario da quell'andatura a scossoni e dai piccoli incidenti della strada. Strada che, oltre che piena di ricordi, è tutta una bellezza pittorica; negli uliveti frammezzati da carrubieri poderosi, nell'ombra di noci e frassini coprenti campi di grano, di orzo, di avena; tra ripe scarlatte di papaveri, olezzanti di ginestre, di menta, di timo, tra prati di sulla fioriti. Sale ad un piccolo varco, poi scende giù alla fiumara, s'interna in un bosco, ne riesce per serpeggiare in un breve piano aprico, risale negli anfratti di burroncelli, si svolge a mezza costa dentro le insenature e fuori degli sproni nascondendo o mettendo in vista la processione dei carretti coi muletti alacri bardati chiassosamente, la folla rumorosa sotto i parasoli sgargianti.

SBARCO DI CICLISTI A MARSALA.
(*Fot. A. Johnson*).

Sulla destra si alzano monti sempre più alti. Rocce a picco ci nascondono una vallata verso cui tutti tendono gli sguardi finchè compare in distanza, solenne come isolotto fulvo in un mare verde, il colonnato del tempio di Segesta.

Il grande monumento ci fa tutti silenziosi a lungo. I suoi frontoni eretti, dopo ventiquattro secoli dicono che anche l'opera dell'uomo può essere duratura. Ma più durevole ancora è la memoria dell'uomo. Il grande fatto che noi andiamo a commemorare passerà nei tempi più remoti, storia o leggenda.

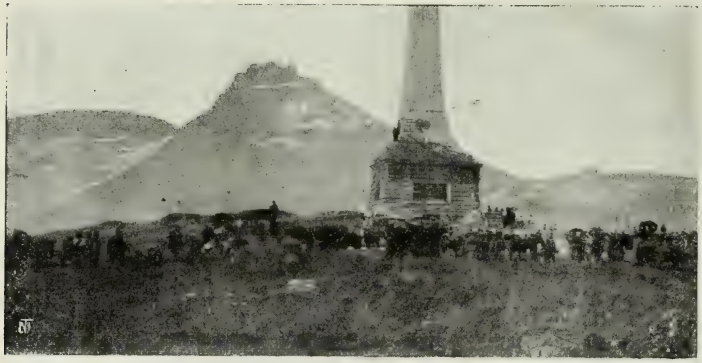
Anche il tempio di Segesta dopo un po' si nasconde. Ma allora appare e ci parla più da lontano un altro monumento: ci chiama, ci sprona. Da un alto dosso si drizza nell'azzurro un grande obelisco sopra una massiccia edicola sepolcrale. E' l'Ossario di Calatafimi. Ormai non si parla che di quello. E' il Termine. Sopra un alto colle, aspra altura rocciosa sul fianco della via, un gran paese orla le creste di mura e torrioni. Quel nido d'aquila è Calatafimi, dominato da una rocca sinistra, diruta, grigia, triste e morta. Ma oggi su di essa un grande tricolore sventola a festa.

La strada attraversa un fiumetto e poi ad un bivio diventa piccola, stretta, ripidissima per salire all'Ossario. Ormai siamo presso la meta. Molti fanno a piedi l'ultimo tratto salendo a fatica tra gli sterpi fastidiosi del sommacco. Alle nove giungiamo sullo spianato dominatore. Siamo in anticipo di un'ora.

Qui per le dieci dovrebbero giungere le automobili portanti i Superstiti dei Mille ed i loro accompagnatori, partite alla mattina da Marsala. Ma esse ritardano. Sappiamo poi che a Salemi furono trattenute quasi a forza dalla popolazione festante ed a Vita il popolo si distese sulle strade, dicendo, come Alcibiade: chi vuol passare mi schiacci. Cosicchè soltanto alle 10,30 un nugolo di polvere annunciò lontano lontano dall'alto del colle dietro il quale sta Vita, la prima delle automobili. Da quel momento fu un succedersi continuo di passaggi come di rondini in un turbine. Ad una ad una le 23 vetture sormontarono il varco e giù in volata nella valle, razzi che si lascian dietro il fumo. Le perdevamo di vista alla radice del monte ove è l'Ossario. Esse lo giravano torno torno dappiedi per attaccarne l'erta dalla parte dov'eravamo saliti noi. Nubi di polverone annebbiavano la strada serpentina, pareva che il suolo screpolasse dietro ogni carrozza e lasciasse uscir fumo dalle viscere. Quando la prima sirena fischiò, la prima automobile non era che a dieci minuti dall'Ossario. Da allora cominciarono gli arrivi continui.

Allora fu il momento culminante dell'assem-

I «FERROVIERI» IN STRADA PER CALATAFIMI.
(*Fot. L. V. Bertarelli*).



L'OSSARIO DI CALATAFIMI CIRCONDATO DAI PRIMI ARRIVATI DELLA CAROVANA.
(*Fot. L. V. Bertarelli*).

CAVALIERI SICILIANI ALLA CERIMONIA DELL'OSSARIO.
(*Fot. L. V. Bertarelli*).

blea. Un senso di gioia e di raccoglimento. Uno spettacolo davanti alla natura, come in un teatro greco. La commemorazione di un'epopea non detta da un poeta, ma dagli stessi suoi autori. Tutto uno stuolo di popolo era là. Quella gente l'avevamo condotta là noi d'ogni parte d'Italia, d'ogni angolo di Sicilia. Era arrivata a giorno fisso, a ora fissa. Scuole, società operaie, sodalizî d'ogni ordine politico, vessilli e gonfaloni, autorità e soldati, cicli e centinaia di cittadini e automobili e cavalli e carri. Tutto questo brusìo di vita aveva uno scopo: era una cornice attorno a un quadro, quello dei cento Superstiti. Era un omaggio ad Eroi che in quel momento simboleggiavano, col diritto che la storia loro ha dato, la Patria.

Anche qui venne il momento dei discorsi: il sindaco di Calatafimi, il Governo, il deputato locale; discorsi certamente belli ma a rime obbligate in ragione dei doveri di rappresentanza che chiamerò professionali. L'attesa era per la commemorazione di Abba, non ancora senatore quel giorno, la quale si fece dall'alto della gradinata del monumento. L'Abba parlò tra la corona dei commilitoni Superstiti. Doveva sentirsi in cielo. Parlò semplicemente dapprima, quasi famigliarmente, colla voce del cuore. Quasi subito prese a ricordare ad uno ad uno i trentadue caduti sul campo di Calatafimi. Poche parole di ciascuno ma profonde: tocchi di scalpello o di pennello da imprimere una figura nella mente come se la si avesse dinanzi agli occhi ed ogni parola era un'espressione di affetto, di rimpianto, di ammirazione venuta dai precordi, accarezzata da cinquant'anni di memorie, chiamata fuori irresistibilmente in quell'istante dal luogo della gloria dalla presenza dei compagni scampati alla battaglia e alla vita, dalla eloquenza di quelle reliquie di prodi.

L'Abba fu sublime quando volse al maniero di Calatafimi un'apostrofe che parve diroccarne ancor più le mura battute dalla sua imprecazione alla tirannia che vi dominò; quando al vessillo che vi sventolava elevò il saluto augurale e disse la reverenza per gli immortali caduti la fronte contro gli oppressori e la dolcezza del pensiero che il santuario del loro riposo è una promessa lucente nell'avvenire.

Quando con questo saluto si chiuse il suo dire, si alternarono più che gli applausi gli abbracci e le lagrime. L'onda della commozione aveva portato via ogni sciocco rispetto umano.

E fu in quel momento solenne che toccò a me di dover dire una parola. Sorte o disgrazia, non so, cui non m'era possibile sottrarmi poichè il Touring in quell'istante doveva pur dichiarare il perchè del suo intervento e ringraziare i Superstiti dell'ospitalità accolta, l'Abba di aver dato al Touring la poesia della sua parola, il significato del suo intervento. Tirato su a forza sulla gradinata dovetti pur superarmi. Ero felice e avrei voluto essere le mille miglia lontano. Cosa io abbia detto mi è impossibile ricordare. Sapevo di dover consegnare all'Abba una medaglia, non altro. Ma la parola che co-

minciò a venire quasi incosciente dal cuore trovò la via dei cuori. Un gran silenzio era intorno, un'estasi, un senso di fervore raccolto. Quando finii mi trovai tra le braccia dell'Abba, poi mi ebbi a lungo le mani rotte da strette di cento amici del momento, che non parlavano per non storcere la bocca

. . . . . .

La colazione della Carovana ferroviaria si fece rapidamente, in silenzio. Neanche la folla, così mutabile, seppe passare d'un tratto all'allegria. Mentre ci rifocillavamo le automobili se ne andarono. Noi le vedemmo scendere prudentemente il ripido colle per inerpicarsi dal lato opposto verso il paese di Calatafimi dove le attendeva un altro ricevimento, altre cerimonie.

Partì anche la carovana ferroviaria di nuovo sui carrettini. Il sole incombeva ormai ardente. Ma tutto andò così bene, senza il turbamento di un solo incidente nè grande nè piccolo, che l'arrivo alla ferrovia, ove il treno ci attendeva, avvenne in ottimo ordine. E allora cominciò l'entusiasmo per il paese, il piacere artistico, l'ammirazione della linea, del colore, della luce, senza la preoccupazione del ricordo storico.

Per verità se la Sicilia non fosse tutta bella in pari grado, per quanto in diversa maniera, si dovrebbe credere che in questo angolo occidentale siano raccolti i più grandi suoi splendori. Nulla uguaglia, si potrebbe credere, quel meraviglioso golfo di Castellammare col suo promontorio alto e dirupato lanciato nel Tirreno come il Faro di Messina. « Il golfo... chiude la scena e par che sfumi nel cielo, nel cielo libero al desiderio che vi si sprofonda. Quell'acque lontane hanno un sorriso di promessa, in cui l'anima si confonde come negli occhi di una cara fanciulla ».

E poi, subito dopo, lungo la spiaggia, si presenta quel fenomeno poco comune che si vede anche a Selinunte, dell'invasione prepotente delle sabbie. Tre ordini di palizzate difendono la ferrovia verso il mare ma le arene rosse si ammucchiano contro, spinte dal vento, le superano con diuturna pertinacia, passano al di sopra dell'argine stesso della ferrovia e rimontano la collina seppellendo i vigneti.

Poi vengono paesi, cittadine dai tetti piani, dai pozzi a cupola, immacolati nel loro candore di calce, come luoghi orientali distesi tranquillamente nella verzura più rigogliosa.

Più avanti incominciano forse i più belli uliveti della Sicilia. Alberi grossi, contorti, di forme diverse all'infinito, uguali soltanto nel mantello argenteo e grigio. Poi le distese di agrumi fitti, fitti, miriadi di limoni e d'aranci nelle fronde verdi o a milioni caduti sul caldo terreno rosso.

E sempre il mare di turchese, di smeraldo, di lapislazzuli, tagliato qua e là da strie dei colori più inverosimili, lame d'oro e d'argento in quei mesori!

La parte di organizzatori di De Simoni e mia esigeva che facessimo un po' la ronda nel treno.

Possiamo ben dire che una sola nota vi dominava, mai esaurita, sempre più alta; quella dell'ammirazione. — All'imbrunire fummo a Palermo.

Beati noi che un pranzo confortevole attendeva all'Hôtel de France e poi subito dopo il *Sicilia* placidamente accostato alle banchine del porto!

* * *

Non così facilmente giunsero i V. C. A. Essi dovettero dar prova di saldo volere. La Sicilia, d'estate, è uno dei paesi più faticosi pel ciclista.

INTORNO ALL'OSSARIO DI CALATAFIMI.
(*Fot. A. Jonhson*).

Io che la conosco palmo a palmo... ne ho molto rispetto.

Tuttavia, mercè i provvedimenti presi dai Capi le durissime tappe furono condotte a termine senza grossi inconvenienti. Onore ai V.C.A.!

Rotti dall'aspra fatica delle strade difficili e pesanti rese ancor più dure dalla temperatura eccezionale, essi giunsero a Monreale con qualche ritardo, ma, fedeli alla disciplina, vi attesero la Carovana automobilistica cui dovevano servire di scorta, giunta anch'essa con qualche ritardo dovuto alle feste straordinarie a cui non seppe sottrarsi, di Calatafimi, di Alcamo, di Partinico e di Monreale stesso.

La lunga fila dei ciclisti sulla discesa da Monreale a Palermo condusse i Superstiti a Porta Nuova quando, per una sovrapposizione di ora-

UN CANTASTORIE SOLETTO IN PIENO SOLE NEL DESERTO DI SELINUNTE.
(*Fot. L. V. Bertarelli*).

rio, si attendeva lungo la via Maqueda una fiaccolata, cosicchè la via sbarrata non permise quell'entrata trionfale sulla quale si era fatto calcolo.

I Superstiti dovettero così condursi direttamente agli alberghi ove giunsero a tarda ora, affaticati dal lungo tragitto e forse ancor più dalle emozioni, dopo di avere in una giornata memorabile per tutti, e per essi certo indimenticabile, rivissuto nell'apoteosi i loro ricordi.

***

Non giova che io rammenti qui come si passarono da tutti i due giorni seguenti, trascinati nel vortice dei festeggiamenti organizzati dal Comitato Palermitano.

Tutti i giornali ne parlarono a suo tempo e non è compito nostro ridirne.

Inaugurazioni di lapidi e di monumenti, commemorazioni fatte da illustri oratori, gite ai monumenti cittadini ed a Monreale, dispersero la nostra Carovana un po' dappertutto. Un certo numero già prima aveva divisato di fermarsi. Altri, entusiasmati dal paese e dal momento, si unirono a questi per recarsi a Messina e a Taormina, a Girgenti e a Siracusa, a Catania e all'Etna.

UN GRUPPO DI FERROVIERI NELLE ROVINE DI SELINUNTE.
(Fot. L. V. Bertarelli).

AGGIUSTATORI DI RETI SULLA SPIAGGIA DI SELINUNTE.
(Fot. L. V. Bertarelli).

***

Era l'imbrunire del giorno 28 quando salpammo dal molo di Santa Lucia. Nel tramonto Palermo si adagiava in una nebbiuzza sottile, tra i colori infocati del Monte Pellegrino e del Capo Zaffarano. Gli sfondi della Conca d'Oro nereggiavano di fosche nubi temporalesche orlate di fiamma. Dal mare biancheggiante di spume lontane soffiava un vento minaccioso. Ci apparecchiavamo ad una traversata poco pacifica. Nondimeno l'animo di tutti era dischiuso alla gioia, ad una gioia tranquilla, quasi di dovere compiuto.

Quelli dei Superstiti dei Mille che erano ancora tra noi — forse i tre quarti dei partiti — si sentivano l'animo aperto alla riconoscenza per tutte le feste loro fatte. Essi ci trattavano tutti come amici, parlavano con entusiasmo del Touring e del felice viaggio compiuto. Ci raccogliemmo con loro a pranzo nel salone. Mentre sul levare delle mense si erano avviate le conversazioni più intime, ad un tratto si svolse una scena simpatica, commovente. Irruppero nella sala le signore che erano a bordo, poche ma gentilissime, cariche le braccia di fiori freschi gettandoli ai Vecchi commossi; la loro voce armoniosa gridava evviva a loro e all'Italia. Un pianista sconosciuto, un coro di voci affiatate intonarono una canzone patriottica. Nessuno più fiatava. La musica ci avvolgeva nella sua onda di sentimento; tutti si fecero d'un tratto pensierosi; ciascuno interpretava gli accenti dell'arte sublime secondo l'animo proprio.

***

La navigazione, contro ogni attesa, fu magnifica. Passammo al mattino presso l'arcipelago delle Isole Ponziane, dalle strane guglie bianche di marosi. Più tardi apparve nello sfondo del golfo di Gaeta la catena degli Aurunci, poi si disegnarono più presso a noi i Lepini, con davanti, sorgente come isola dal mare, il Circeo. Più tardi ancora si costeggiò a una decina di chilometri la bassura dei tumuleti pontini, colla sua linea nera di boschi, il promontorio di Torre Astura, la lunga fila di case e di ville di Nettuno e di Anzio, Ardea nell'interno della terra, il Tevere, l'Isola Sacra, Fiumicino.

I Colli Albani sorsero dietro colla vetta di Monte Cavo. Tutto il paese si vedeva come un plastico, in una luce tranquilla, pura. Non ci si può stancare di quest'Italia che sfila: Lazio ed Etruria — i luoghi consacrati da millenni di storia che vive nei nomi, nei monumenti che ci passano sotto gli occhi. Il mare è affascinante, il piano verde, i monti stemperati, diafani quasi come cielo, incappucciati a tratti di cumuli bianchi, fantasime vaganti.

Ecco i Volsini, il Cimino, Cerveteri ove sono le tombe dei Tarquini, Civitavecchia severa, le torri di Corneto Tarquinia, la Maremma. Ricominciano le isole: Giannutri, poi l'Argentario

INAUGURAZIONE DEL MONUMENTO ALL'UNITÀ D'ITALIA DI ANTONIO UGO, A PALERMO.

che pare anch'esso un'isola, il Giglio già vivo delle prime luci calde del tramonto. A un tratto, quando il sole si fu nascosto, sull'orizzonte limpidissimo apparve una dentatura lunga, tutta la dorsale della Corsica netta come di rado può vedersi, orlata d'oro. E davanti un pane di zucchero, Montecristo e l'Elba. Spettacolo sublime, che soggiogò tutti gli spiriti. Tramonto che era il *bouquet* finale di questo fuoco d'artificio d'impressioni e di vedute durato otto giorni. Era come il riassunto di questa memorabile impresa del Touring: trionfo di fratellanza fra lontane regioni d'Italia, apoteosi del sentimento patriottico, contributo al carattere e all'educazione.

Tale fu questa gita, nobilmente intesa dal Touring e da chi vi partecipò, condotta nella buona volontà di tutti, felicemente riuscita per concordia di volere. **L. V. BERTARELLI.**

(1) Questo Comitato si componeva del presidente Zaffaroni cav. uff. Alfredo che fu anche direttore della Carovana automobilistica, del vicepresidente Lanza Di Scalea cav. Giuseppe capo console del Touring a Palermo, del segretario generale Mercanti cav. Arturo, del cav. Brigatti Luigi, del dott. Guastalla cav. uff. Gildo, del comm. ing. Giovanni De Simoni che fu anche direttore della Carovana ferroviaria, del dottor Carlo Moldenhauer, dell' avv. Radice cavaliere uff. Felice, del cav. magg. Francesco Rocca console del T. C. I. a Palermo e del segretario aggiunto Pandolfini cav. avv. Ignazio.

A tutti questi il Consiglio del Touring deve un elogio particolare.

Non è il caso qui di entrare in dettagli. Io che ho visto questi uomini all'opera potrei molto raccontare di tutti loro e in modo particolarissimo di alcuni. Prima di sbarcare a Genova venne presentata una cortesissima lettera firmata dai gitanti piena di lodi per l'organizzazione del Touring. E' in modo speciale agli sforzi del Comitato esecutivo che si deve il complessivo buon risultato. Il quale fu tutt'altro che facile da raggiungere. Basti dire che fu conveniente spedire da Palermo i viveri in più luoghi; da Milano per certe località si spedì il latte e l'acqua minerale; che gli alloggi e i servizi di approvvigionamento presentarono in genere molta difficoltà e che non ultima fu quella di adattare in pochi giorni un piroscafo alle esigenze della Carovana. Un lavoro intelligente, difficile ed efficace fu quello spiegato in posto dall'inviato speciale del T. C. I. rag. Marcello Caspani. *l.v.b.*

(2) La Presidenza del Comitato esecutivo della Carovana Nazionale Commemorativa della Spedizione dei Mille, d'accordo colla Direzione, ha deliberato di rilasciare i seguenti attestati di benemerenza ai principali collaboratori:

Medaglia d'oro di benemerenza del T. C. I. accompagnata da un esemplare in bronzo della medaglia commemorativa: Presidente della Federazione Nazionale delle Associazioni Giornalistiche — conte Romualdo Trigona, presidente del Comitato di Palermo per le Feste Commemorative e sindaco di Palermo — Principe Francesco Lanza di Scalea, vice presidente del Comitato di Palermo e presidente della Navigazione Generale Italiana — cavaliere Giuseppe Lanza di Scalea, capo console del T. C. I., Palermo — cav. Enrico Ragusa, Palermo — cav. Gioacchino Cannizza Rosso, console del T. C. I., Partinico — cav. Nino Saporito Ricca, console del T. C. I. e sindaco di Castelvetrano — ten. gen. sen. Cesare Tarditi, già presidente del Comitato Centrale V. C. A..

Medaglia d'argento di benemerenza del T. C. I. accompagnata da un esemplare in bronzo della medaglia commemorativa: cav. Agostino Prada, console del T. C. I., Genova — Alfredo De Barbieri, console del T. C. I., Genova — cav. Dell'Orto, sindaco di Marsala — cav. Leonardo Zuaro, presidente del Comitato dei Festeggiamenti di Calatafimi — cav. Gioacchino Zuaro, sindaco di Calatafimi — comm. prof. Antonio Salinas, direttore del Museo Nazionale di Palermo — Principe Di S. Lorenzo, Marsala — il Colonnello del 1° Reggimento Artiglieria da Costa, Genova — il Sindaco di Salemi — il Capitano Comandante il Distaccamento di Fanteria, Partinico — ten. Carlo Monticelli, comandante il Battaglione V. C. A. di Milano e l'Adunata V. C. A. — il Comandante del 90° Reggimento Fanteria, Genova — avv. Francesco Graziosi, segretario del Comitato Centrale V. C. A. — il Medico Civile di Partinico — ing. cav. Francesco Sandias, console del T. C. I., Trapani.

Medaglia di bronzo: il Maresciallo Carabinieri

Reali, Salemi — ing. rag. Gaetano Alestra, Calatafimi — dott. Nicolò Mazzara, Calatafimi — D'Angelo Tommaso, Calatafimi — ing. Matteo Maggiora, Calatafimi.

E' in corso di esame l'assegnazione di altre distinzioni.

La rapidità della manifestazione, i contatti avuti con un numero grandissimo di persone di cui non si poterono sempre afferrare esattamente i nomi, mentre le corrispondenze postali esigono qualche tempo, fanno sì che non possiamo pubblicare questa nota nella sua completezza.

— Fu coniata una speciale medaglia commemorativa artistica distribuita in bronzo a tutti i partecipanti alla Carovana, in argento ai Superstiti dei Mille. Un esemplare in oro fu presentato a Calatafimi al sen. G. C. Abba.

— Una prestazione difficile, non scevra di laboriose trattative fu quella della Navigazione Generale. Tutto fu risolto con piena soddisfazione mercè la buona disposizione del direttore comm. Filetti e dei più alti funzionari della Navigazione.

— Il Consiglio del Touring deve la massima riconoscenza alla Federazione Nazionale delle Associazioni Giornalistiche che volle associare il proprio nome autorevole alla sua iniziativa e in modo particolare all'on. Salvatore Barzilai che personalmente si occupò della cosa ed al segretario generale dell'Associazione ing. Giovanni Biadene.

Intervennero i rappresentanti di 26 giornali.

— Un debito poi particolarissimo di gratitudine il Touring deve al Comitato per le Feste Commemorative del Cinquantenario della Spedizione dei Mille di Palermo il quale, e colla cordialità dei suoi aiuti morali e colla forza del suo intervento finanziario e coll'accoglienza predisposta in Palermo e un po' dappertutto ai Superstiti dei Mille, fece sì che la Carovana del Touring potesse effettuarsi nelle splendide condizioni avvenute. Ci è impossibile di fare menzione di tutti quelli che ci aiutarono in modo distinto. Ci basta indicare, oltre il segretario generale cav. Ramirez, gli illustri presidente e vicepresidente del Comitato stesso conte Romualdo Trigona, sindaco di Palermo e sen. principe Di Scalea il quale anche nella sua qualità di presidente della Navigazione Gen. potè favorire la Carovana.

(3) L'annuncio della Carovana Nazionale Commemorativa della Spedizione dei Mille indusse il Governo, e per esso il gen. sen. Cesare Tarditi allora presidente del Comitato Centrale V. C. A., a chiedere che tutti i posti disponibili per ciclisti fossero senz'altro ceduti ai V. C. A.

Questa idea così deferente per i Superstiti dei Mille, così simpatica per il Touring e così pratica di fronte ad una mobilitazione di qualche importanza di V. C. A. in paesi ad essi non noti e in una stagione difficilissima, su strade faticose, fu svolta con grande entusiasmo mercè l'intervento personale del gen. Tarditi, del suo segretario avv. Graziosi e del Sottocomitato Nazionale V. C. A. residente a Milano presso il Touring e presieduto dal senatore Bettoni, presidente e cav. uff. Zaffaroni, vicepresidente.

L'Adunata dei V. C. A. compiuta dalle rappresentanze di 24 Riparti: Milano, Sondrio, Morbegno, Tirano, Como, Pavia, Mantova, Brescia, Verona, Castelnuovo Veronese, Udine, Padova, Monselice, Chioggia, Novara, Tortona, Cuneo, Torino, Genova, Spezia, S. Remo, Imola, Ferrara, Parma, aventi complessivamente una forza di 273 volontari (26 graduati, 67 capisquadra, 180 semplici), ebbe ottimo esito mercè la valida cooperazione dei graduati e volontari di tutti i Riparti.

Uno speciale elogio per l'effettuazione della marcia Marsala-Palermo meritano il comandante dell'Adunata signor ten. Carlo Monticelli, capo Battaglione Milano, coadiuvato ottimamente dai sottocomandanti il Riparto di Milano signori: Zanetti cav. Cesare, Cattaneo Rinaldo, Cavestri Enrico, Orlandi Paolo; inoltre i Riparti di Como, Genova, Pavia, Sondrio, Verona — che la maggiore anzianità, la partecipazione a precedenti tattiche e manovre ponevano in migliori condizioni di compiere il percorso — comandati rispettivamente dai signori Trolli Gozzadino capo Compagnia e Masciadri Miro medico di Compagnia, Rivaldone Enrico capo Compagnia e Ghersi Enrico, Gobbi Belcredi Emilio capo Compagnia, Cantelli ing. agr. Federico capo Battaglione e Samaden Eugenio, Stevanini Giuseppe, Sartori Giocondo capi Compagnia e Vassanelli Silvio capo Plotone. Una medaglia d'argento fu dal T. assegnata a tutti i vessilli dei V. C. A.

UNA COSPICUA DONAZIONE AL TOURING

Fondazione " Teresio Borsalino ,, per Conferenze di propaganda per il bosco e per il pascolo.

Il Touring è stato in questi giorni fatto segno ad una dimostrazione simpatica la quale avrà un'eco prolungata e proficua in ordine alla propaganda che esso ha assunta per il bosco e per il pascolo.

Il comm. Teresio Borsalino, saputo che sarebbe stato nel desiderio di molti di poter diffondere tale propaganda anche con quel mezzo popolare e moderno che consiste nelle conferenze con proiezioni, si pose in relazione collo scrivente presidente della Commissione, chiedendogli se il Touring avrebbe gradito che esso si fosse personalmente addossata la parte finanziaria di questa propaganda speciale.

Un breve scambio di idee si chiuse con una proposta concreta presentata ed accettata con grandi applausi nella seduta di Consiglio dell'8 giugno.

Il comm. Borsalino con una nobile lettera pose a disposizione del Touring la cospicua somma di L. 15 000 destinata ad un ciclo triennale di conferenze da tenersi nei centri interessati « nel modo che al Touring parrà migliore. »

Il Consiglio scrivendo al comm. Borsalino, della propria riconoscente accettazione, ha eretto una « *Fondazione T. Borsalino per conferenze di propaganda per il bosco e per il pascolo* » e ne ha devoluto lo svolgimento alla Commissione nazionale di propaganda. Ha in pari tempo decretata una targa d'onore che significasse al Donatore la soddisfazione per il suo atto.

E' notevole che fino ad ora i maggiori contributi alla nostra Commissione siano venuti da Società o da industriali. Questi sentono, da buoni cittadini o da Enti viventi la vita attiva del paese, che la prosperità delle officine è legata direttamente alla coltura nazionale. Ed industriale è anche il comm. Borsalino, cavaliere al merito del lavoro, anima dell'antica Ditta Borsalino Giuseppe e Fratello, di Alessandria.

La comunicazione della notizia data alla Commissione, e negli ambienti legislativi, forestali, e affini ha provocato congratulazioni vive e convinte.

Simpatica è l'iniziativa, preziosa la fonte. Efficaci certo saranno i frutti.

***

La Commissione Nazionale di propaganda. per il bosco e per il pascolo, investita nelle persone del suo presidente e del suo Comitato Esecutivo della nuova forma di propaganda da esplicare, ha già delibata la cosa e si propone di studiarla più a fondo sopra queste basi:

— acquisto di macchinario da proiezioni in quantità sufficiente per farne l'invio nelle località dove già esso non esiste e dove sia opportuno tenere le conferenze;

— preparazione di un certo numero di conferenze-tipo sugli argomenti più adatti dotate di un congruo numero di diapositive per proiezioni;

— organizzazione delle conferenze sulla base di Comitati locali di iniziativa, creati dai Consolati del Touring o da altre persone di buona volontà che raccolgano in fascio le forze locali più adatte a promuovere delle conferenze sugli argomenti più interessanti per la propaganda e press'a poco corrispondenti a quelli già determinati per le pubblicazioni. Le forze locali da sollecitare saranno in modo speciale le associazioni forestali, agricole, di navigazione interna e simili, le cattedre ambulanti di agricoltura, gli istituti di istruzione agricola, ecc., le società per conferenze, le società di coltura, le scuole, ecc.;

— ricerca dei conferenzieri nei campi adatti (che saranno ancora presso a poco quelli più sopra indicati) coll'appoggio di tutte quelle Associazioni od Enti che possono avere competenza o interesse morale nelle conferenze;

— compensi morali agli organizzatori ed ai conferenzieri mediante diplomi, targhe, medaglie, ecc.;

— contributo materiale se e dove occorrerà perchè le conferenze si possano effettuare.

Saranno gradite su questo argomento tutte le comunicazioni ed i suggerimenti che potessero venire da chiunque e verranno trasmessi al Comitato Esecutivo perchè questi, insieme alla Commissione Tecnica per le pubblicazioni chiamata a coadiuvarlo, possa prenderli in considerazione.

L. V. BERTARELLI.

Due fatti nella vita sociale del Touring ed il loro significato.

In altra parte della *Rivista* diamo il Verbale dei Sindaci sulla votazione dei nuovi nomi per il Consiglio in sostituzione dei sorteggiati e qui sotto alcune note sull'applicazione delle nostre direttive Toponomastiche ai Fogli della Venezia Giulia. Le due cose hanno un legame.

***

Le direttive sulle quali tante polemiche si sono fatte da alcuni soci triestini e successivamente da alcuni giornali del Regno furono, per quanto riguarda la Venezia Tridentina, completamente e di pieno accordo riaffermate ed accettate nell'intesa di dettaglio, conclusasi il 30 dello scorso giugno a Trento nei locali della Società degli Alpinisti Tridentini dal nostro comm. L. V. Bertarelli insieme ai rappresentanti della S. A. T. (1).

Ben s'intende che furono riaffermate da una parte non per inopportuna insistenza in criterî che fossero stati ragionevolmente trovati men che del caso, ma soltanto per matura convinzione della loro bontà, come furono accettate dall'altra non per concessione o per transazione, ma perchè ritenute rispondenti ad una conveniente soluzione del problema toponomastico nella Venezia Tridentina.

Questo cordiale convegno, già preconizzato fin da qualche anno fa col rag. Guido Larcher, Capo Console del Touring a Trento e d'accordo con lui ripetutamente rimandato al momento opportuno, cioè a quando si sarebbero cominciati i Fogli trentini, trovò la sua opportunità adesso, poichè questi Fogli stanno per venir messi in lavoro.

In esso sulle questioni di massima neppure avvenne una vera e propria discussione, poichè tutti erano d'accordo. Si discussero invece le questioni di dettaglio per l'applicazione che si farà fra poco delle massime ed anche su queste si trovò un accordo intiero. Prova questa che le direttive toponomastiche così oppugnate da

(1) Il 30 giugno scorso si riunivano a Trento nei locali della Società Alpinisti Tridentini insieme al comm. L. V. Bertarelli i signori: conte dott. L. Cesarini-Sforza, presidente della S. A. T. — Mario Scotoni, direttore della S. A. T. e redattore dell'*Alto Adige* — cav. dott. Vittorio Stanchina, direttore della S. A. T. — Marcello Calza, cassiere della S. A. T. — conte avv. Francesco Crivelli, segretario della S. A. T. — Antonio Tambosi, presidente della Lega Nazionale — Ernesto Lorenzi — dott. Cesare Battisti, redattore del *Popolo*, — prof. Desiderio Reich; i quattro ultimi, il signor Scotoni e il conte dott. Cesarini Sforza, membri anche della Commissione Toponomastica della S. A. T., per determinare l'applicazione delle direttive toponomastiche nei Fogli della Venezia Tridentina che stanno per essere avviati.

Gli egregi disserenti convennero di attenersi alla nomenclatura esclusivamente italiana in tutto il territorio dei nove capitanati costituenti il Trentino amministrativo; di fare uso della nomenclatura italiana, aggiungendovi fra parentesi il nome tedesco, salvo il caso speciale in cui manchi un nome di uso italiano, nella zona da Bolzano scendente verso mezzogiorno fino al confine linguistico cioè a Salorno, e per le zone ladine di mantenere una nomenclatura italiana in Val di Fassa e nei distretti di Ampezzo e di Livinallongo, ove il ladino è andato man mano perdendo di fronte all'uso generalizzatosi delle denominazioni italiane e di usare la nomenclatura ladina con a fianco quella tedesca, se è in uso, nelle altre Valli (Badia e Gardena).

Questa determinazione di dettaglio è puramente e semplicemente un'estrinsecazione delle direttive di toponomastica già enunciate tre anni fa. Gli uomini preclari che vi hanno aderito sono la miglior garanzia per qualunque più timoroso che la Carta del Touring rispecchia ad un tempo i sentimenti di italianità e quelli della praticità che deve avere.

Fu convenuto nella stessa riunione che il Touring, per quanto riguarda gli aggiornamenti e le altre notizie farà un'inchiesta diretta presso il solito insieme di persone tecniche o pratiche dei luoghi come fin qui sempre praticata per gli altri fogli della Carta d'Italia. Nei riguardi speciali della toponomastica la S. A. T. fornirà sui brani delle Carte locali inviatele dal Touring le informazioni che potranno risultare dalla sua ben nota e preziosa competenza, posta con ogni cordialità a disposizione del T. onde il lavoro di questo riesca lodevole anche nella difficile parte toponomastica.

alcuni, possono essere invece intese da fonti certo non sospette (anzi portate dall'ambiente a tenersi assai guardinghe della difesa di ogni loro prerogativa) ben diversamente dal modo con cui alcuni a Trieste hanno fatto, trascinandosi poi dietro altri di cui molti — ciò possiamo affermarlo con sicura coscienza — non sono andati a fondo della questione ed hanno espresso su di essa giudizî intransigenti basandosi soltanto sulle apparenze del suo lato sentimentale.

***

Quanto alla votazione dei nomi per il Consiglio, questa come di solito raccolse un numero esiguo di votanti, ma essa ha però un valore diretto nei rapporti della questione toponomastica che ci occupa.

Infatti un socio di qui, che nell'Assemblea consultiva ordinaria dei soci tenutasi il 3 aprile in Milano, aveva propugnate le note idee di quei soci specialmente triestini che dissentono dai concetti del Consiglio in materia di toponomastica, insoddisfatto dall'accoglienza fatta alle sue parole dall' Assemblea stessa, aveva lanciato la proposta (accolta nei giornali di Trieste e dell'Istria e successivamente anche in alcuni giornali del Regno che l'enunciarono o la fecero propria) di nominare in posto degli uscenti dal Consiglio del Touring l'ex-Capo Console di Trieste e l'ex-Console di Zara.

Il risultato della votazione (in tutto 275 voti favorevoli alla proposta) dice chiaro il pensiero della generalità dei soci che è risultato contrario ad agitazioni di cui non ha voluto riconoscere l'opportunità.

***

Il Consiglio del Touring, abbinando questi due fatti (il risultato della votazione e l'accordo coll'Alpinisti Tridentini), è ben lontano dal voler trarne motivo di risposta acre o anche semplicemente vivace a coloro che furono acri o che perdettero ogni misura nel polemizzare.

Esso si limita a constatare che la giustezza della propria tesi gli è ancora una volta confermata da una parte dai soci che, malgrado ogni eccitamento, non credettero di ascoltare inviti ben precisi, ripetuti e pubblici a votare i nomi proposti loro come candidature di protesta, e dall'altra da una parte interessata e competente — gli uomini valorosi della Società degli Alpinisti Tridentini, che approvarono il concetto della bilinguità applicata anche entro la cerchia dei confini naturali d' Italia e l'approvarono con sagge distinzioni e temperamenti suggeriti dalle condizioni locali *come fu fin dal principio da noi enunciato e come sempre noi mantenemmo persuasi dell'equità, dell'italianità e della praticità dei nostri propositi.*

Dai due fatti il Consiglio desidera che derivino soltanto sensi di pacificazione.

Il Consiglio confida che gli oppositori di buona fede che si sono lanciati su di una pista a capo della quale hanno trovato tali ostacoli — il voto dei soci ed una soluzione (che ad essi deve parere inaspettata benchè a torto) della Carta tridentina — si persuaderanno che il problema merita da parte loro un ulteriore esame e uno studio spassionato.

Questo esame condurrà certo alla sicurezza che le massime toponomastiche non meno italiane che pratiche già applicate per i territorî oltre confine verso la Francia, la Svizzera e virtualmente anche per la Venezia Tridentina non hanno in sè motivo di sollevare alcun diverso apprezzamento per la Venezia Giulia. Ivi, in condizioni particolari e difficilissime, lo riconosciamo e lo abbiamo sempre riconosciuto — ma non diverse, nella sostanza, di quelle della Venezia Tridentina — si verifica il tentativo prepotente — che noi intendiamo, concordi col pensiero di ogni italiano di oppugnare — di introdurre nomi arbitrarî.

La selezione di questi da quelli non arbitrarî ma effettivamente usati dagli indigeni e pei quali soli si userà la bilinguità giustificata dal fatto geografico e dalla necessità d'uso della Carta, sarà opera di studio in cui tutti potranno collaborare, e l'aiuto di tutte le Associazioni e gli uomini di buona volontà sarà prezioso e gradito purchè dato con sereno giudizio. Questo studio sta per incominciare a tradursi quanto prima nell'avviamento dei fogli della Venezia Giulia, pei quali fu a suo tempo chiesta la collaborazione della Società Alpina delle Giulie, come si chiederanno molti altri interventi. Sarà un'opera che forse non riuscirà perfetta di primo acchito. Ma sarà sempre suscettibile di perfezionamento, a condizione che alla collaborazione e al perfezionamento si contribuisca da tutti con quel calmo senso di misura senza del quale un'opera di questo genere diventerebbe impossibile.

A questo voto certo si associano, crediamo, non soltanto gli amici ma anche gli oppositori che debbono riconoscere la lealtà dei nostri intendimenti.

IL CONSIGLIO DEL T. C. I.

Congresso Geografico di Palermo

Il VII Congresso Geografico Italiano è stato tenuto in Palermo a partire dal 1 maggio u. s. ed ebbe uno svolgimento attivo e proficuo.

Il Touring Club Italiano ha fatto omaggio a ciascun congressista di una elegante cartella contenente i sette fogli al 250 000 della Sicilia della Carta del Touring, dono che è stato graditissimo e per il quale il presidente del Comitato esecutivo del Congresso che fu poi anche il presidente effettivo dello stesso, prof. Cosimo Bertacchi, si espresse nei termini più lusinghieri per il nostro Sodalizio.

Questi ebbe l'onore di vedere nominato quale altro dei vice-presidenti d'onore il proprio Capo Sezione Strade comm. L. V. Bertarelli, il quale poi fu chiamato anche a presiedere una delle sedute della Sezione IV (Geografia storica, Storia della Geografia, Cartografia e Toponomastica).

I Soci che ricevono pubblicazioni difettose per errata impaginazione, per mancanza di pagine, ecc., sono pregati di ritornarle senz' altro, lasciando o riportando sulla fascia il listello del proprio indirizzo, annullato, ma in modo che sia tuttavia leggibile, e con una cartolina accompagnatoria colla quale si chiederà la sostituzione accennando ai motivi.

Veramente l'espressione non risponde con esattezza alle cose cui si dovrebbe riferire. Ma la uso per essere più facilmente inteso, ora che la terminologia sportiva è entrata nel linguaggio comune e si attenta ad invadere con impronta audacia perfino l'idioma letterario. Poco male del resto se tutti i neologismi di cui fa pompa la poliglotta fatuità di molta gente di *sport*, fossero di questo... calibro.

La mania di adoperare, per essere « sportivamente » capiti, delle parole che fanno spiritare i cani, credo dipenda da un pregiudizio abbastanza diffuso, oltrechè da un'invincibile gloriuzza di «snobismo ».

Si pensa da molti che essendo gli *sports* manifestazioni nuove d'attività umana, non si possa fare a meno di adottare per essi un nuovo vocabolario. E ciò a scorno immeritato del nostro sonante e dovizioso volgare e con sconforto grandissimo della *Dante Alighieri*.

E pazienza — ahimè — se questa goffaggine si limitasse alle nomenclature relative al ciclismo, all'automobilismo ed all'aeronautica che vennero lunghi èvi dopo la *Comedia*, il *Canzoniere* ed il *Decameron*. Ma nossignori!

Sapete voi infatti quali sono i due *sports* per entro i quali imperversa più fitto e più stolido il gergaccio italo-franco-britannico sì caro al preziosismo delle persone alla moda? Precisamente la *Palla al calcio* e l'*Ippica*, vale a dire i due ludi che vantano in Italia la più antica, schietta e gloriosa tradizione nazionale.

Queste malinconiche e non peregrine considerazioni mi vennero suggerite dalla lettera d'un amico che m'invitava a riassistere al Pallio di Siena, il quale, com'è noto, si disputa il 12 luglio ed il 18 agosto d'ogni anno — invito capitatomi proprio in mezzo all'attesa pel *Gran Premio Ambrosiano*, densa di dotte lucubrazioni giornalistiche, dissertanti di *pedigrées*, di *performances*, di *forfaits* ed'altre cose denominate con parole altrettanto eteroclite.

GRUPPO D'ALFIERI DELLE CONTRADE SENESI. (*Fot. Lombardi*).

Ho chiuso per un istante gli occhi, rievocando a confronto le due cose, i due spettacoli. Ebbene, datemi pure del retrogrado e dell'antidiluviano, segnalatemi al disprezzo ed al vilipendio dei futuristi — non ho vergogna a confessarlo: il breve esame di coscienza estetico-sportivo mi aveva deciso ad accordare la mia preferenza al vecchio Pallio di Siena.

Che volete? Fra i due avvenimenti: l'uno tutto percorso di sincerità e di passione, procelloso d'odî e d'amori, d'invocazioni, di nerbate e di deliri e l'altro invece tutto assestato nella stereotipia dei « competenti » fatta di smorfie, di

pose e di pretenziosi sternuti parlati ed agitata solo un poco dalla gretta e mal dissimulata febbre delle scommesse, via, la mia scelta non poteva esitare.

E subito la visione indimenticabile di quel vissuto frammento di passato secolare mi sorse innanzi agli occhi della memoria in tutta la sua coreografica imponenza ed in tutto il suo intenso fascino drammatico.

Rividi la Piazza del Campo, la meravigliosa piazza fiorita all'intorno di palagi trecenteschi, mutata per l'occasione in un bizzarro ippodromo con le sue tribune sventolanti di pennoni e di bandiere, simile alla valva di un'immensa conchiglia tutta brulicante di popolo ed accogliente nel suo cavo il murmure d'un vasto oceano umano.

Dovunque volti contratti dall'ansia, occhi accesi di curiosità, bocche semiaperte pronte alle grida. Dappertutto uno sfarfallio di ventagli, un bianco svariare di graziosi cappelloni di paglia, i cappelli caratteristici sotto cui sorridono leggiadramente i fini e bronzati lineamenti delle contadine senesi.

Ecco: ad un tratto — dopo che la pista è stata sgombrata dai carabinieri — l'immane fragore della popolare marea ha un istante di sospensione. S'ode un rullo soffocato di tamburi lontani. Gli spettatori rimangono silenziosi ed intenti come se la voce di tempi remoti passasse solenne su quel mare agitato di teste.

I rulli risuonano sempre più distinti, sempre più insistenti e serrati, sempre più vicini.

Le prime figure del corteo storico fanno a passo lento il loro ingresso nella pista. Contemporaneamente il campanone della audace Torre del Mangia, quello che serviva un giorno a chiamare a raccolta i cittadini del Comune per i parlamenti e le battaglie e che ora serve soltanto ad annunciare il Natale ed i Pallî — effonde un fiotto grave di rombi sonori.

Gli alfieri, i mazzieri, i trombettieri, i duci, i palafrenieri, gli araldi, i rotellini, le comparse, s'avanzano in ordine ciascuno coi colori e le insegne della propria contrada. La luce affocata dal tramonto colora di sanguigno i farsetti e le maglie attillate; le corazze lucenti, le spade forbite e gli elmi piumati corruscano lampi.

Le chiarine cinquecentesche, lunghe e sottili come trombe dell'*Aida* squillano limpide, nette e staccate le note della marcia trionfale.

E mentre le bandiere maneggiate agilmente dai paggi disegnano l'aria palpitando e frusciando come cose vive, si ha la percezione esatta ed immediata delle due epoche storiche, così diverse di spirito e di fisonomia, messe in tal modo una di fronte all'altra come per forza d'un strano incantesimo.

Si dirà che impressioni analoghe se non identiche se ne possono provare anche a teatro. Errore. Il Pallio di Siena, cominciando dal suo magnifico corteo, non è una rappresentazione, bensì un dramma reale, realmente e fortemente vissuto da tutta quella popolazione per la quale la ricorrenza perpetua una singolarissima tradizione d'orgogli e d'antagonismi rionali. Noi non sappiamo, contemplando il lungo corteo dai pittoreschi costumi antichi e dalle antiche armi al quale tien dietro, carico di vessilli e di gloria, il Carroccio — contemplando quegli uomini che parlano ancora la pura favella dei loro avi e che rinnovano quasi nell'identica forma una contesa ed una festa di tre secoli — se l'anacronismo sia costituito da quella fastosa e fedele rievocazione armonicamente inquadrata dallo stile severo dei palazzi dell'epoca oppure dal pubblico vestito con le foggie di questo secolo e dai turisti forestieri che, un occhio allo

Le «comparse» in costume d'una delle Contrade concorrenti al Pallio di Siena.

spettacolo e l'altro al Baedecker, dànno a vedere di non comprendere e di non sentire abbastanza quanto si svolge intorno a sè e di esserne quindi i soli estranei.

Ma lo spettacolo più interessante è quello della corsa, non per la gara in sè, chè presen-

Guerra guerreg
proca, generale.
nazioni, fra re
sima terra, fra
regione, tra par
un'unica città.

giata, diffusa, reci-
Guerre fra popoli, fra
gioni d' una mede-
città d' una stessa
titi e famiglie di
Scarsi, limitati, in-

LA CORSA DEL PALLIO A SIENA - DA UN QUADRO. (*Fot. Lombardi*).

tando dieci mediocri ronzini arrancanti sulla più perfida pista del mondo, non offre la vista d'uno straordinario contrasto ippico; ma per il pubblico da cui si leva per pochi istanti una tumultuosa e dantesca bufera di passioni e di clamori. In pochi luoghi e circostanze al mondo, io immagino, è dato di ammirare uno spettacolo così grandioso di frenesia collettiva.

Quando, caduto il canapo che li tratteneva, i cavalli si slanciano pancia a terra lungo il nastro elittico della pista, scoppia dall'anima molteplice della folla con lo scroscio altissimo d'una cateratta irrefrenabile, la voce iraconda e selvaggia delle antiche fazioni comunali, poichè è in quella vittoria di cavalli che deve affermarsi la prevalenza d'un rione sopra gli altri.

Ma non è mio compito nè proposito di rifare qui la descrizione della Corsa del Pallio sulla quale tanti illustri letterati italiani e stranieri e non pochi senesi lasciarono un'intera biblioteca di libri, di monografie e d'articoli coloritissimi e di vario interesse.

Accennerò piuttosto, così di volo, alla dibattuta questione delle origini.

La genesi della Corsa del Pallio a Siena si identifica con quella delle corse che si svolgevano in antico presso la maggior parte delle città medioevali d'Italia. Dirò anzi che tutti i nostri vecchi giuochi non hanno un principio diverso da quello che si vuole assegnare ai Pallî.

La storia del medioevo, intesa da uno de' suoi punti di vista più essenziali, può essere definita come un prospetto di perpetua guerra. termittenti eranvi i traffici e le industrie. Occupazione predominante in tutte le classi sociali, quella delle armi.

Accadeva, data la feroce natura dei rapporti allora esistenti, che l'esuberanza delle gioventù d'allora, costretta ed isolata entro l'angustia delle mura cittadine, faceva sentire prepotente e furioso il bisogno di espandersi. Se le normali condizioni del vivere erano rappresentate da uno stato di guerra intima ed universale (*bellum omnium contra omnes*, direbbe l'Hobbes) ne conseguiva che gli istinti giovanili convergevano irresistibilmente ad una voglia matta di battersi e di battere.

Benedette quelle città che poterono porgere alimento e sfogo a questa pienezza vitale con giuochi acconci alla battagliera virilità dei tempi! Giacchè le altre ne andarono dilaniate e divorate in atroci discordie civili ed in stragi sanguinose.

In un'epoca che viveva sopratutto della fede religiosa e del culto alla violenza armata, era naturale che le feste avessero per scopo di celebrare ricorrenze sacre ed anniversarî di vittorie per mezzo dei giuochi maschi e brutali.

Dopo la famosa e micidiale battaglia di Montaperto, in cui i senesi sconfissero i fiorentini facendo l'*Arbia colorata in rosso*, l'anno seguente s'iniziò il costume di celebrare la vittoria nella ricorrenza del giorno medesimo con una finta lotta combattuta con armi spuntate nella piazzetta di San Giorgio. Finta lotta per modo di dire, perchè, nonostante gli intendimenti pacifici e le spade di legno, sovente il trasporto

degli attori a simulare con coscienziosa fedeltà la gloriosa gesta, faceva sì che le botte cadessero fitte e sode e che i pestati a loro volta s'investissero talmente della parte, da restituirle con interesse usuraio.

Ne conseguiva che la commedia si mutava in una libera scena a soggetto che aveva un epilogo di morti e feriti.

Il giuoco *dell' Elmora*, *della Pugna*, la *Pallonata*, le *caccie al toro*, le *corse delle bufale*, le *giostre* ed il *Pallio* completavano il repertorio di quei combattivi festeggiamenti.

Ma ci vollero parecchi secoli prima che il Pallio, il documento superstite di quei ferrei tempi, divenisse ciò che è attualmente.

Un *Pallio alla lunga* e cioè una corsa di cavalli su un tragitto in linea retta, correvasi in Siena come nelle altre città verso la metà del secolo XIII. Ma allora non esistevano ancora i partiti delle Contrade e le iscrizioni alla gara (direbbesi adesso) erano libere a tutti senza limitazioni di numero o di attributi.

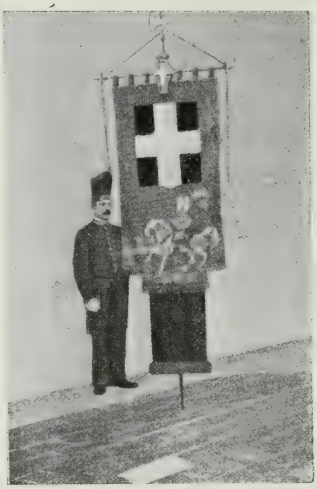
Si trattava insomma d'una corsa ippica non molto dissimile da quelle d'oggidì con la differenza del percorso che, invece d'essere tondo od elissoidale, aveva svolgimento rettilineo.

E' ancora controverso se le Contrade senesi, queste organizzazioni e corporazioni, queste città nella città abbiano avuto un' origine marziale oppure semplicemente festaiola.

Il fatto però che le croniche cittadine danno contezza dell'esistenza di tali istituzioni fin dal 1328, mentre esse non intervennero nei pubblici spettacoli che nel 1428 in occasione d'una giostra di tori, ci induce a credere più probabile la prima versione.

Cadute in disuso le caccie al toro, si corse con bufale montate da fantini in giro alla piazza del Campo. Ma anche codesto genere di spettacoli presentava dei serî inconvenienti e dava luogo — a causa della natura ombrosa degli animali adottati quali cavalcature — a frequenti disgrazie. Per cui nel 1650 i Magistrati pensarono di sostituirvi dei cavalli dati in sorte a ciascuna Contrada concorrente. Si stabilì di consegnare ai fantini un nerbo di bue che servisse nel tempo stesso a stimolare il galoppo del proprio bucefalo ed a percuotere di santa ragione cavalli e fantini avversarî.

Quanto al premio, consistente in un drappo di seta per la Contrada ed in una somma di danaro per il fantino, abbiamo motivo di pensare che si trattasse d'un costume di parecchio anteriore, costume che vigeva, come vedremo più appresso, già da qualche secolo in parecchie città della penisola.



PAGGIO DEL MUNICIPIO DI ASTI NELL'UNIFORME STORICA, PRONTO ALLA CONSEGNA DEL PALLIO.

IL PALLIO DI ASTI.

* * *

Siena è l'unica città nella quale la tradizione della corsa del Pallio permanga immutata. Tuttavia il costume fu in vigore anticamente nella maggior parte delle città italiche, specialmente nell'êra dei Comuni.

Documenti autentici dissepolti dagli archivi di Roma, Firenze, Bologna, Ferrara, Modena, Lucca, Pisa, Asti lo attestano in modo non dubbio. Il cronista modenese Lancilotto, ad esempio, lasciava scritto il 29 settembre 1549:

« Questo dì de S. Michelo non se corre el Palio de la Magnifica Comunità che già se faceva correre a li barbari cavalli, perchè la dita Comunità spende li danari in aiuto de la fabrica del grandimento de la città et molti anni fa se non corse, il quale era braza 20 veluto alisandrino de pretio L. 100 de bolognini, senza ladornamento che costava circa L. 10 et una porcheta arrostita per el 2° barbaro et un gallo in gabbia per el 3° barbaro et una treza de aglî per el 4° barbaro; et tutta la città stava in gloria quello dì ».

Ma il buon Lancillotto non si limita a dare nel suo ingenuo e plastico linguaggio l'elenco dei premî e lo stato d'animo pubblico che accompagnava la gara: egli spiega la origine e le ragioni del Pallio di Modena, ragioni che non erano soltanto come potrebbesi credere di « stare in gloria ».

Infatti, ad un certo punto del suo diario, insegna:

« Sapiate lectori che 'l principio del correre dito Palio fu per una victoria che ebbe li modanesi contra a bolognesi nel 1229 a dì 4 sept. in mercurdì... » e più in là « se habia a giostrare per l'avvenire aciocchè li gioveni di Modena non stagano ociosi, che se possano exercitare valorosamente in le armi ».

La corsa del Pallio durò a Modena fino al 1788 ed ora di quella costumanza non rimangono altre vestigia.

Rimangono invece — e singolarissime — in Asti, la fiera e bella città piemontese che dal tredicesimo secolo ad oggi fu fedele al Pallio, come ad una delle più gelose prerogative della propria civica dignità. La storia di Asti infatti si collega in tutte le sue vicende di fastigi e di avversità a questo Pallio, in occasione del quale si obbligavano i feudatarî del Comune a fare offerte a S. Secondo, il Patrono della città, e ad assistere personalmente alla corsa, imposizione a cui i signorotti d'allora si guardavano bene dal ribellarsi.

In seguito, venuto Asti in signoria di Emanuele Filiberto di Savoia, i nuovi sudditi ottennero, fra le altre garanzie, che il Duca s'impegnasse, mediante capitoli firmati in Vercelli

GIOSTRA CORSA AL TEATRO REGIO DI TORINO IL 24 FEBBRAIO 1839:
LA QUADRIGLIA ITALIANA DISPUTA LA GARA DELL'ANELLO.

il 20 maggio 1545, ad accordare di propria spesa due pallî « di buon velluto rosso cremisino, uno di rasi dieci per la Chiesa, l'altro di rasi quindici per la corsa dei cavalli » ed entrambi guarniti con « frange e poracchi ».

Inoltre i regnanti toglievano obbligo — come risulta da un rescritto camerale del 1728 — di consegnare per mezzo del proprio avvocato fiscale ai decurioni della città, gli altri premi, consistenti: in una borsa di velluto cremisi guarnita con galloni d'oro; in due speroni d'argento con guarnitura di « bindello »; in quindici paia di guanti; quattro berretti di panno rosso, cioè berretti frigi dell'antica repubblica; soldi venti in contanti per l'offerta a S. Secondo, corrispondenti ad altrettanti di antica moneta; un gallo con canestro ornato, un'« inchioda » (acciuga) per l'insalata di « sigolle » (cipolle) ; due dadi ed una corda.

Come si vede, la consuetudine dei premi presenta delle notevoli analogie con quelle in uso presso le altre città. Gli ultimi doni, quelli che secondo ogni probabilità venivano assegnati agli ultimi giunti nella corsa, hanno un crudele sapore d'ironia. Il raggentilito spirito moderno ha imparato a dissimulare lo scherno pel vinto col senso di pietà che è contenuto nel titolo delle gare dette di *consolazione* o di *repêchage*. Ma il popolo ha memoria tenace e ad Asti per significare l'umiliazione d'uno ch'è giunto tardi od ultimo, si usa dire ancora « essergli toccata l'acciuga » od « aver preso la cipolla ».

Come pure il premio caratteristico messo in competizione in gare di boccie e di pallone, di ballo od altro è ancora in Piemonte ed altrove un piccolo pallio di stoffa più o meno ricco secondo il valore della sfida ed i mezzi dei competitori.

Dicevo dunque che del Pallio astigiano è rimasto tuttora indizio in una pubblica cerimonia consacrata ogni anno, nel giorno che precede la festa di S. Secondo, con regolare processo verbale.

Le Autorità governative rappresentate dal Sottoprefetto e dal Procuratore del Re si recano nel Palazzo del Comune e solvono il secolare tributo alla città governata, consegnando agli assessori municipali « tre bandiere di seta con lo stemma del Comune in luogo del pallio, della borsa e degli speroni destinati in antico ai vincitori della corsa — il pallio per l'offerta a San Secondo e diversi premi accessori ». Il Pallio viene issato sul verone del palazzo comunale ed alla mattina del giorno di poi, un'ora prima del mezzodì, è recato dal Municipio preceduto dal sindaco, dalla giunta e dalla banda cittadina e seguito dalle guardie comunali e dai pompieri in alta tenuta e dagli inservienti in livrea reale, in giro per la piazza, inalberato su di un'asta altissima, affinchè tutto il popolo possa vederlo e poscia in chiesa tra il lieto frastuono di numerosa popolazione. Le tre bandiere, una bianca, una rossa ed una verde, sono date in premio con rilevanti somme di danaro ai vincitori delle corse di cavalli, le quali, eccetto questo particolare, sono in tutto simili alle ordinarie gare ippiche.

***

Il cronista che abbiamo citato più sopra discorrendo del Pallio di Modena accenna a « li barbari cavalli ». Il che potrebbe far credere che si trattasse di vere e proprie *corse di barberi*. La cosa è poco probabile, poichè Lancillotto in una parte delle sue croniche parla specificamente di fantini. Invece tutti sanno che le gare aventi questo titolo mettevano in lotta dei cavalli a dorso libero. Il nome di *barberi* va probabilmente attribuito al fatto che, importandosi nell'età di mezzo i cavalli più belli e più

generosi dell'Africa settentrionale e dall'Arabia, ne derivò la denominazione antonomastica di barberi per tutti i quadrupedi da corsa.

La gara dei barberi fu in onore presso moltissime delle nostre città durante molti secoli ed in alcune di queste città si mantenne fino a pochi anni or sono. A Roma, per esempio, detta corsa veniva disputata in sul finire del carnevale e le più nobili e più facoltose famiglie della città Eterna, come i Borghese, i Colonna, i Barberini di Santa Croce andavano a gara nell'allevare i migliori cavalli scappatori destinati a concorrere in tale circostanza.

Ci dispensiamo dal fare una particolareggiata descrizione del modo col quale svolgevansi queste gare e del loro aspetto, sia perchè parecchi dei nostri lettori si ricorderanno di avervi assistito, sia anche per averne parlato in un articolo comparso lo scorso anno su questa stessa *Rivista* (*).

Diremo soltanto che le disgrazie di cui sovente furono causa le corse dei barberi indussero il nostro Governo a sopprimerle. Il che avvenne nel 1884.

Vogliamo ricordare piuttosto un'altra categoria di *sports* a cavallo la quale, dopo essere splendidamente fiorita sopratutto in Italia nei secoli XVI e XVII, ebbe rare e solenne celebrazioni, il cui ricordo è rimasto indimenticabile.

Intendiamo parlare del Carosello. Non è raro anche oggi sentirne parlare sulle gazzette che di quando in quando rendono conto di qualche festa reggimentale. Ma questi caroselli, ad onta della loro denominazione, non hanno a che fare con quelli autentici, i quali tendevano a riprodurre con la maggiore possibile fedeltà di vestiti e di esercizi, i tornei del medioevo.

A nessuno di coloro che hanno letto i nostri smaglianti poemi cavallereschi, è lecito d'ignorare in che cosa consistessero i torneamenti medioevali.

Niccolò Machiavelli (Ist. Fior. lib. VII) parlando d'una di queste gare ordinata per pubblica festa nel 1465, definisce: « così chiamavano uno spettacolo che rappresenta una zuffa d'uomini armati ».

Si trattava insomma di rappresentare in proporzione ridotta, l'azione di una battaglia o quella d'un duello.

Ma poichè, a dispetto delle lancie broccate in punta d'un tassello d'acciaio e delle spade smussate, tali finzioni venivano non di rado funestate da terribili sciagure (memorabile fu quella toccata al Re di Francia Enrico II, morto nel 1559 d'una scheggia in fronte) proibiti i tornei, vennero istituiti i Caroselli che potremmo chiamare la finzione... d'una finzione.

A differenza però delle giostre e dei tornei trattavasi in essi di dar prova più sovente di perizia che di bravura. Per essere precisi dovremmo dire che i caroselli ripetevano piuttosto le gualdane, le quintane ed i bagordi (quest'ultima parola è discesa in questi tempi moderni ad avvilirsi nelle bettole, ma aveva prima nobilissimo significato) che non dei combattimenti ed abbattimenti propriamente detti.

Fra i più celebri svoltisi in Italia nel secolo scorso, si ricordano quelli dati a Torino dalla Casa Sabauda, prima il 24 febbraio 1839 in onore del Granduca Alessandro principe ereditario di Russia, carosello che si tenne al Teatro Regio, poscia il 22 aprile 1842 in occasione delle nozze fra Vittorio Emanuele II e Maria Adelaide, che ebbe luogo in Piazza Carlo Emanuele

GIOSTRA CORSA AL TEATRO REGIO DI TORINO IL 24 FEBBRAIO 1839: LA QUADRIGLIA INGLESE NELLA GARA DI QUINTANA.

(*) Rivista Mensile del Touring, N. 3, 1909, pagina 117.

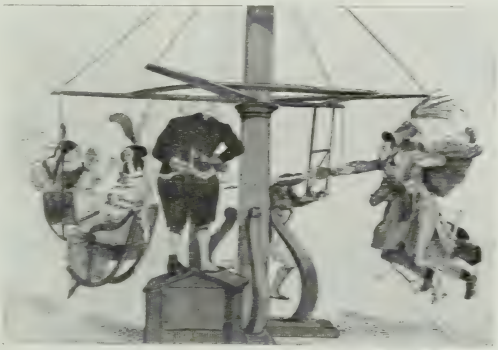
CAROSELLO DATOSI IL 22 APRILE 1842 NELLA PIAZZA CARLO EMANUELE DI TORINO: VEDUTA GENERALE DEL CAMPO.

e finalmente il carosello del 1868 ordinato come festeggiamento al matrimonio fra Umberto e Margherita di Savoia.

Di quest'ultimo sopratutto ci serbano memoria i giornali torinesi.

Esso aveva per programma di rinnovare i festeggiamenti ed i giuochi tenutisi in occasione dell'entrata trionfale in Torino, di Emanuele Filiberto con la sposa Margherita di Francia, avvenuta nel 1562, pochi anni dopo la famosa vittoria riportata dal Duca a S. Quintino e dopo la pace di Cateau-Cambresì.

Nella vasta Piazza Carlo Emanuele fu eretto un edificio temporaneo arieggiante ad anfiteatro romano, anfiteatro che venne letteralmente gremito di pubblico nel giorno dello spettacolo. In faccia al palco regio s'apriva la porta trionfale d'onde dovevano sbucare i cavalieri che prendevano parte al carosello. Allo spalancarsi dei battenti squillarono le trombe e si iniziò la sfilata del pomposo corteo a cavallo, vestito con gli abiti dell'epoca scelti per indicazione del Conte Sclopis, uno studioso dottissimo dell'epoca. I cavalieri eran divisi in tre quadriglie: una italiana, un'altra spagnuola ed una terza fiamminga, coi colori, i labari e le foggie proprie a ciascuna di queste tre nazioni in quel secolo.



IL GIUOCO DELL'ANELLO IN UNA DELLE PRIME GIOSTRE MECCANICHE, DETTE ANCHE CAROSELLI.

La schiera iniziò gli esercizî conducendo a misura i leggiadri e briosi cavalli e formando con abili evoluzioni mille vaghi disegni. Indi vi furono delle gare di salto alla siepe, gare all'anello con la spada (a proposito: questo costume comune alle antiche quintane è rimasto fra i bimbi che si ritrovano a contendere d'occhio e destrezza sulle povere giostre spinte a mano d'uomo che girano ora soltanto le sagre rurali e le fiere dei suburbi, malinconico resto di tempi superati) e corse dette di *barra* in cui due cavalieri davano la caccia ad un terzo.

Altri concorsi vi furono, tra cui quello al giavellotto consistente nel ferire, mentre i cavalli venivano spinti al gran galoppo, entro un tamburo, dalla cui pelle così lacerata sfuggivano stormi d'uccelletti.

* * *

Mi sembra però d'essermi dilungato oltre ogni limite di sopportazione dei lettori, ed al di là dello spazio concesso a questa chiacchierata.

Gli è che quando un evento qualsiasi ci spalanca innanzi le porte che guardano il passato, non possiamo a meno di indugiarci in ammirazione. Noi italiani siamo incoercibilmente dei *laudatores temporis acti*. E cesserà in noi questo nostalgico senso, quando la grandezza d'un rinnovato presente ci tolga d'invidiare le grandezze del passato.

Concludendo, non ho altro che un consiglio da porgere ai soci del Touring: di recarsi cioè a Siena pel 18 agosto a godersi lo spettacolo meraviglioso del Pallio.

V'è fra il Pallio e le moderne corse la differenza che passa fra gare d'uomini e gare di cavalli.

Queste « fanno » solo dell'*ippica*, quella « fa » ancora della *cavalleria*. Tali sono le ragioni della preferenza di cui parlavo poco dianzi.

Ma scusate; non mi accorgevo d'essere tornato al punto stesso da cui avevo preso le mosse...

SILIO CARPANI.

Ober-Ammergau

Non vi è mai accaduto di vedere tra i baracconi delle fiere e delle sagre la *Passione del Signore?* Buon segno; vuol dire che siete ben giovani; perchè fino a non molti anni fa la Passione non mancava quasi mai, ed era lo spettacolo preferito dalla società dei fanciulli, dopo i saltimbanchi. Si entrava nel capannone, pagando non ricordo se quattro o sei soldi, si prendeva posto davanti ad un modesto palco scenico, dove si rappresentava la storia della Passione. Veramente, si cominciava un po' indietro da Adamo ed Eva, e si veniva giù a grandi linee storiche con alcuni quadri biblici fra i più noti e popolari; la Passione era il *clou* dello spettacolo. Ricordo che erano dei veri quadri viventi; gli attori parlavano poco, ed anche si movevano poco; si moveva invece tutto il piano del palco scenico, girando orizzontalmente, con dolcezza, e faceva muovere gli attori. Questi, che figuravano personaggi sacri, dopo aver eseguita la parte mimica e dette le poche parole, si arrestavano come statue in posa ispirata; era il momento in cui il soppalco si metteva a ruotare piano piano, per parecchi giri. Erano scene brevi, raccolte, quasi silenziose, ma quei quadri avevano una drammatica efficacia rappresentativa, che faceva restare a bocca aperta, anticipando di parecchio tempo le emozioni del cinematografo.

Oggi il baraccone della Passione non lo trovate più alle fiere; è scomparso come tante altre cose, perchè forse non andava più, non era più apprezzato; forse bisognava ammodernarlo, secondo le esigenze artistiche delle fiere, che anche si trasformano; e allora c'era pericolo di invadere i diritti dell'arte vera; cosa che nei baracconi si guardano bene dal fare.

* * *

Eppure, quella Passione così povera rappresentava una lunga tradizione; forse, le ignote comparse di quello spettacolo primitivo interrogate in proposito, avrebbero detto: così faceva mio padre, ho imparato da lui; così l'oscura professione scenica era stata trasmessa per generazioni, e le piccole *troupes* di attori che divertivano il pubblico delle piazze, erano forse l'ultimo anello di una lunga catena. Gli antenati loro si dovevano cercare nelle lontananze dell'ultimo medio evo, in quel fenomeno storico conosciuto sotto il nome di *Misteri*. Ne parlano anche i manuali di letteratura.

Dicono che, prima che sorgesse il teatro in Italia e altrove, il teatro profano s'intende, la drammatica era tutta e sola nei Misteri. Trattavasi di rappresentazioni di tema religioso, le quali erano state suggerite dalle cerimonie della liturgia.

Dapprima si facevano vicino alla chiesa, nel cimitero attiguo o sul sagrato; poi se ne allontanarono, conservando sempre il tipo. Era, come ognuno capisce, un'arte spontanea, primitiva, scarsa di mezzi scenici, ma ricca di senso per un popolo di credenti.

Vennero in seguito i poeti a darle forma letteraria; fin quando un artista novatore, Angelo Poliziano, del 400, tentò sulla scena un argomento profano, *La favola di Orfeo*, che fu il primo passo della letteratura drammatica propriamente detta. Mentre questa seguiva il suo cammino verso la commedia, la tragedia, il dramma pastorale, la farsa, l'antico Mistero continuò a vivere per conto suo deliziando il popolo delle valli e dei campi. Ma a poco a poco cedeva terreno e scompariva, resistendo in qualche sito per ragioni particolari.

E crederei proprio che la Passione del Signore, scomparsa da poco dalle nostre piazze, fosse un cimelio tardivo del Mistero.

Ma un esempio ancora sopravvive, maraviglioso: La Passione di Ober-Ammergau.

* * *

Ober-Ammergau, bel villaggio erboso, adagiato tra molli colline, trovasi in Baviera, a sud-ovest di Monaco un 100 chilometri, nella valle dell'Ammer. La natura circostante e l'altezza di 840 metri sul mare ricorda alcuni paesaggi della Svizzera.

Nessuno al mondo saprebbe pure il nome dell'umile paese montano; se non fosse la fama della sua *Passione* che lo annunzia quest'anno a tutto il mondo civile.

Ogni dieci anni vi si rappresenta lo spettacolo grandioso, caratteristico, che non è se non la riproduzione dei Misteri, e che, mentre ritiene la semplicità antica dei tempi e delle cose, assurge ad una grandezza nuova, degna di un teatro moderno.

L'ultima rappresentazione ebbe luogo nel 1900; quest'anno, lo spettacolo si ripete e durerà per alcuni mesi.

Giova un po' di storia.

Tre secoli fa, la regione dell'Ammer fu infestata da una fiera pestilenza; gli abitanti del paese fecero voto di rappresentare ogni dieci anni la Passione, se il flagello cessava. Quando ne furono liberati, fu sciolto il voto; e l'anno 1634 ebbe luogo lo spettacolo sacro. Per aver fatto una promessa simile, bisogna dire che fosse nelle tradizioni locali l'usanza dei Misteri.

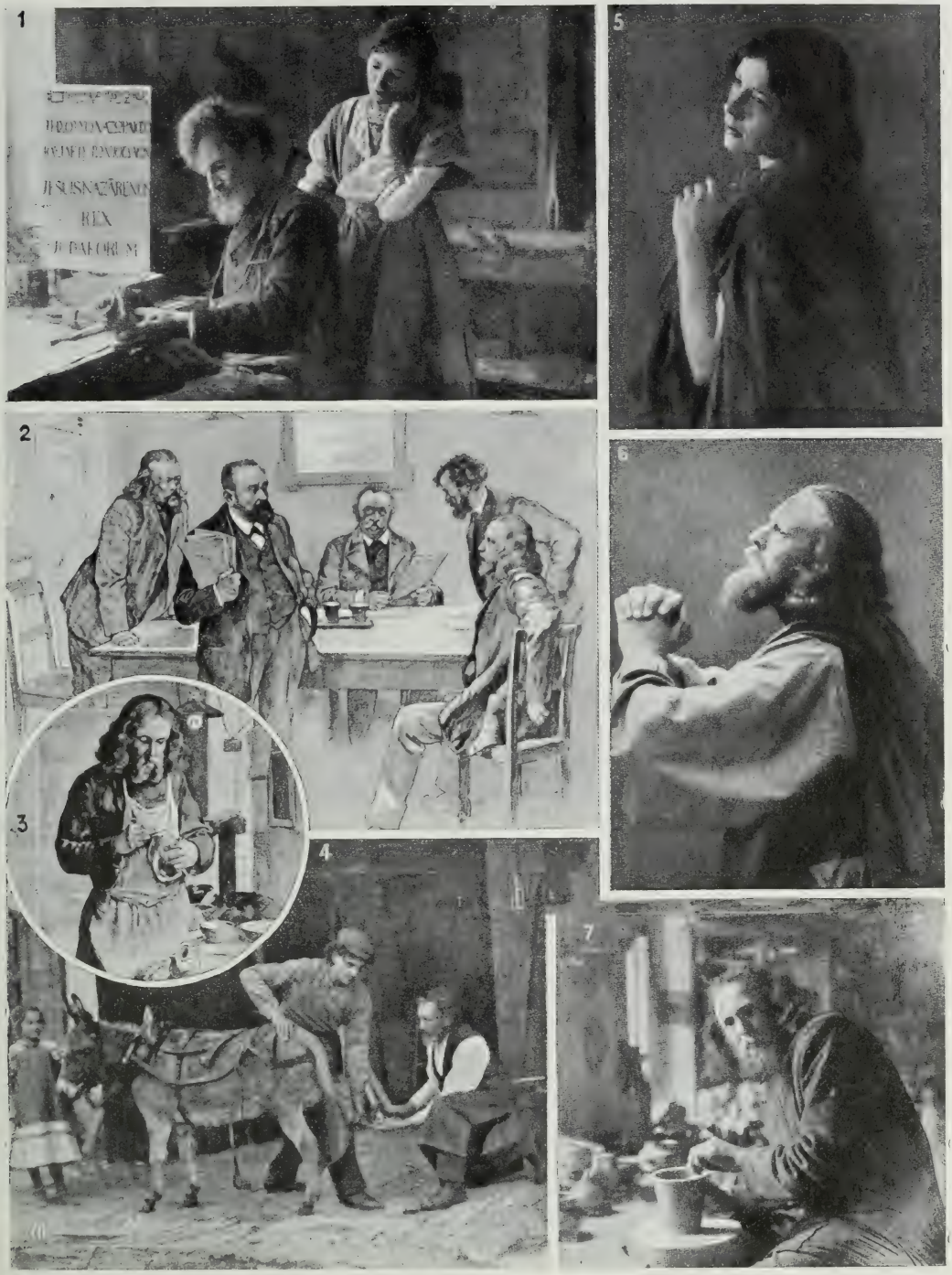
La promessa fu rispettata ogni dieci anni fino al 1674; allora si pensò di ritardare fino al 1680, in modo da far coincidere la ricorrenza votiva con la decina cronologica. Seguirono degli abusi; il dramma deviò nella farsa irriverente; si ebbero decreti di vescovi e principi che proibivano. Ma vinse ancora lo spirito conservatore del popolo, che voleva ad ogni costo rispettare il voto dei padri: ciò fu nel 1811.

Da questo anno la tradizione continua con varia fortuna. Il 1880 segna un risveglio generale, l'interesse di quello spettacolo si affermò con fortuna crescente; nel 1890, e più ancora nel 1900 la folla degli stranieri accorsi ad Ober-Ammergau segnò un crescendo invidiabile.

Per questo anno si calcola che tutto il mondo cosmopolita di turisti, che fluttua costantemente negli alberghi del globo, sul mare, in ferrovia, in automobile, in bicicletta, non mancherà di assistere al curioso e raro spettacolo della Passione di Ober-Ammergau, che costituisce, per quanti amano l'esperienza delle cose, un avvenimento di primo ordine.

* * *

Il tema del dramma è presto tratteggiato. E' la storia dolorosa di Cristo negli ultimi suoi giorni di vita. Un motivo che non ha bisogno d'essere alterato per divenire drammatico; basta



1. Giovanni Zwink, il pittore, che rappresenta per la terza volta la parte di Giuda — e sua figlia Attilia a cui è affidato il ruolo di Maria - 2. Hans Mair, vice direttore di scena, a cui è data la parte di Erode: il borgomastro Sebastiano Bauer che rappresenta il personaggio di Pilato - 3. Antonio Lang, l'attore che incarna la parte di Gesù Cristo, nell'esercizio della sua professione - 4. Jacob Rutz, il fabbro, capo dei cori, mentre sta ferrando l'asinello usato nella Passione - 5. Maria Mayr, nella parte di Maddalena, ch'essa rappresenta per la prima volta - 6. Anton Lang nell'episodio del Monte degli ulivi - 7. Anton Lang nel suo laboratorio.

riprodurre con verità gli episodî narrati nel vangelo, per ottenere un'azione coloritissima, che si concatena d'ora in ora con una forza pietosa e terribile; la fine è quanto mai commovente. L'Uomo Giusto che agonizza sulla croce e perdonando muore, è ciò che forma la catastrofe della tragedia: una catastrofe che tiene nell'orizzonte del dolore umano il vertice più alto, e di là signoreggia i dolori, le battaglie, le ascensioni umane.

Su un tema così suggestivo non è il caso di fare variazioni; basta rappresentare la verità storica, e sopratutto interpretare lo spirito della scena maravigliosa.

E' appunto quello che si fa ad Ober-Ammergau; è la vita estrema di Cristo che vien riprodotta in tanti quadri che vanno dall'ingresso trionfale in Gerusalemme fino alla morte. La nota fondamentale dell'azione scenica è la verità storica; l'atteggiamento degli attori è quello di gente che pensi a sventura, profondamente compresi della parte che sostengono.

Lo spettacolo dura l'intera giornata, a cominciare dalle otto del mattino, in modo che l'agonia di Cristo cada nell'ora del vespero.

L'episodio è tale, e la riproduzione è condotta con tanto amore, vorrei dire con tanta passione, che gli spettatori — ve n'ha di ogni paese e di tutte le fedi — rimangono avvinti a quella sacra coreografia fino a restarne commossi.

* * *

Per ben intendere come lo spettacolo si svolge, bisogna conoscere il teatro di Ober-Ammergau.

Un tempo era tutto all'aperto, spettatori e attori secondo la tradizione genuina dei Misteri antichi. Nel 1890 gli spettatori furono accolti da una vasta platea rettangolare, coperta e riparata, capace di oltre 4000 persone. La platea, disposta a terrazzi digradanti verso il palco scenico, non ha niente del lusso dei teatri; ma la vista è libera per tutti. Se fa cattivo tempo, gli spettatori sono al coperto.

Non è così degli attori.

In fondo alla gradinata della platea si trova il *proscenio*, una piattaforma larga quanto la platea, aperta al sole, alla pioggia, al vento. Nel mezzo del proscenio, ma ad una buona distanza dalla platea, sorge la *scena* simile ad un palco scenico usuale, coperto, con tanto di quinte e di sipario. A destra e sinistra due piccole costruzioni, che fanno angolo con la scena e sporgono alquanto nel proscenio.

Se immaginate di sedere nella platea, rivolti allo spettacolo, vedreste davanti un po' in basso la piattaforma *au jour* che fronteggia la gradinata in tutta la larghezza, più in là il palco scenico colle due ali — la casa di Pilato e di Anna — collegati in una stessa linea architettonica; ma questa linea non impedisce al nostro sguardo di vedere tanto libero cielo e tanto verde; il cielo di Baviera, il verde delle prossime colline, che dànno lo sfondo di natura allo scenario mistico della Passione.

Di solito gli episodi che, stando al Vangelo, si sono svolti all'aperto, sono rappresentati sul proscenio, qualunque tempo faccia; il teatro serve per le scene accadute in luogo chiuso, ed anche per i quadri simbolici.

* * *

Di questi quadri giova dire una parola, perchè hanno una loro funzione ragguardevole nello spettacolo.

Dirò intanto che sono messi insieme con figure posticce, le quali vengono disposte e aggruppate volta per volta nel vero palco scenico, a sipario calato: rappresentano scene bibliche dell'antico Testamento.

« Il principio che spiega questo artificio geniale dei quadri è il simbolismo dell'antico Testamento.

« Tutti sanno che in esso si leggono molti fatti che avevano un valore simbolico, una tinta di profetismo riguardo al Messia futuro; così che leggendo la bibbia degli ebrei, per intenderla bene, secondo la coscienza ebraica, bisogna tener conto di questa venatura profetica che l'attraversa per intero... Gli artisti di Ober-Ammergau, o genio di popolo o genio individuale, hanno cavato profitto da questo principio, facendone un'applicazione generosa; così che per ogni episodio della Passione hanno scelto una variazione biblica antica che in qualche modo lo raffigurasse; e l'hanno riprodotta sotto forma di quadro » (1).

Si ha così un'idea esatta di tutta la rappresentazione. E' un succedersi continuato di atti drammatici, dove lavorano persone vive in una azione reale; gli attori si muovono, parlano come si usa comunemente sui nostri teatri di prosa. Ma ogni atto è preceduto dal suo quadro simbolico, che si scopre sul palco scenico al levare del sipario; pochi istanti, il sipario si riabbassa, per dar luogo alla vera azione teatrale.

Cotesto artificio dei quadri simbolici aiuta la prospettiva delle lontananze, collegando la realtà della storia evangelica con i panorami della tradizione profetica. Non dico che le figure posticce dei quadri fossero di una grande bellezza; ma ad Ober-Ammergau è tutto un po' primitivo; è anzi per questo che piace e interessa: è un'arte di sentimenti e di memorie molto diversa da quella dei musei.

* * *

E veniamo agli attori.

Qui siamo nel trionfo della verità. Nella Passione di Ober-Ammergau il trucco è semplicemente escluso; i parrucchieri del teatro avrebbero poco a fare.

Là, nel villaggio romito, si segue il costume nazzareno fin dove si può; portano tutti i capelli alla nazzarena ed i personaggi principali tengono coltivata la barba secondo il tipo tradizionale. Il Cristo con la chioma ondulata e fluente, l'onesta dolcezza del viso, terminato da una giusta fioritura di barba; il San Giovanni, figura alta, dall'aspetto adolescente e buono, Pietro con la bella corona di capelli bianchi, il volto abbronzato; Giuda dall'occhio sinistro, capelli e barba neri e cresputi; la parte della Vergine non può essere rappresentata se non da una fanciulla e naturalmente di costumi illibatissimi. Così quella che ne sosteneva la parte nel 1900, essendosi maritata, ha dovuto cedere ad un'altra il delicatissimo posto; si è conservato invece lo stesso personaggio di Cristo nella persona di Anton Lang, che difende ancora bene la sua prerogativa di verità verosimile.

Così un attore, di dieci anni, può passare da Erode a Pilato; un apostolo del 1900 potrebbe quest'anno trovarsi nei Farisei. Accade insomma lassù, nei paraggi del teatro, quello che pur troppo si osserva non di rado nella vita.

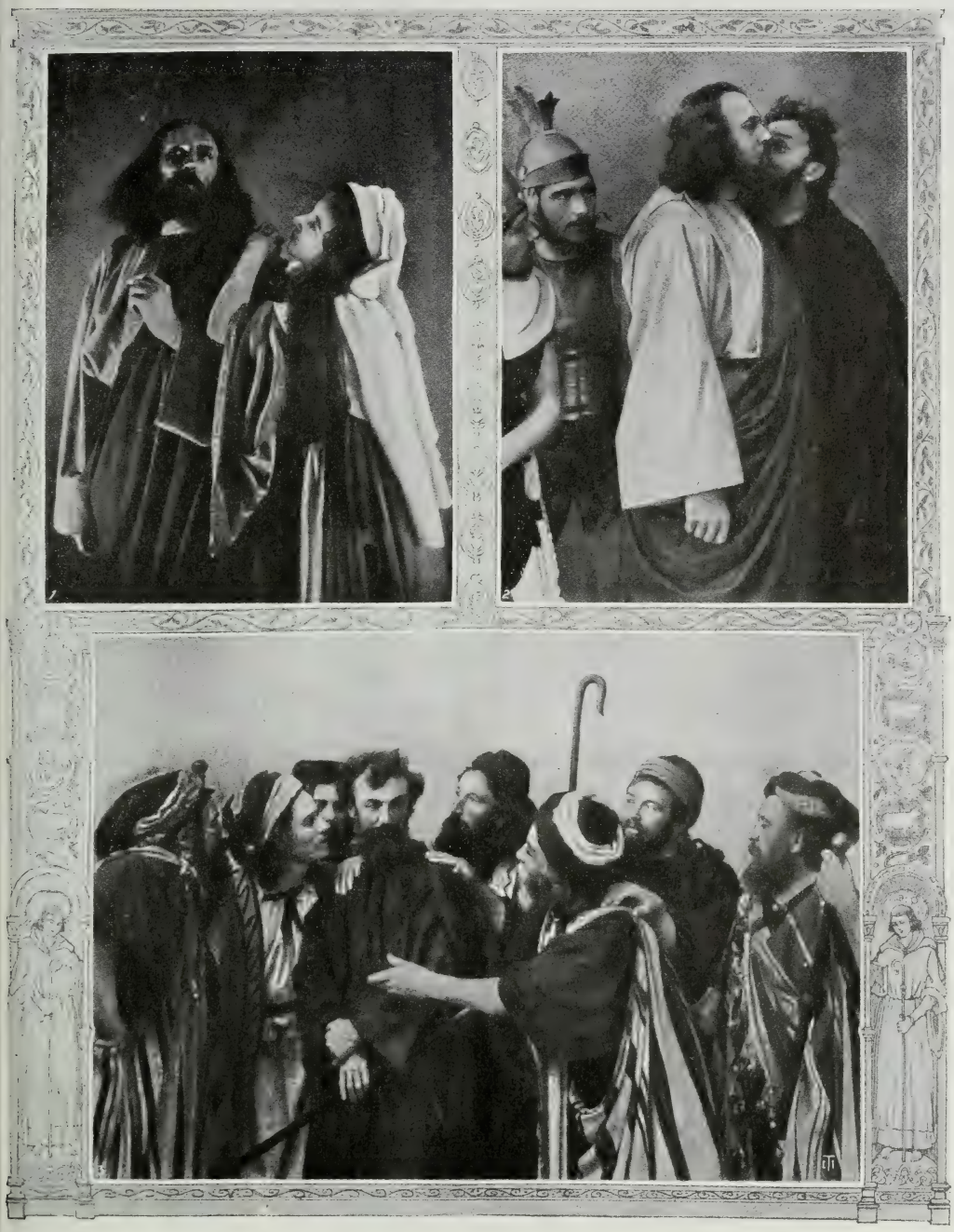
Quando c'è la testa, c'è tutto.

Fate che i personaggi mettano la tunica, lunga, drappeggiata con arte intorno alla persona, e sulla tunica un mantello qualche cosa come la toga dei romani, ed avrete i tipi voluti dalla storia.

Nè si creda che siano pochi gli attori; tutto il villaggio si può dire partecipa allo spettacolo.

---

(1) *Come d'Autunno...*, Stoppani, Ed. Cogliati.



ALCUNE SCENE CULMINANTI DELLA PASSIONE.

1. L'addio di Cristo alla Vergine - 2. Il bacio di Giuda - 3. Giuda viene indotto a vendere Cristo per trenta danari.

Quando si pensa che più di 600 persone figurano contemporaneamente sulla scena, oltre a quelli che formano l'orchestra e il coro, si intende che ci sono tutti gli abitanti del villaggio in istato di servizio, esclusi i vecchi decrepiti, i bambini lattanti ed una parte delle donne, le quali devono pure attendere alle faccende di casa, che con tanta folla di gente, non sono un affare di poco in quei giorni.

***

Ho nominato il coro e l'orchestra. L'orchestra è messa insieme con elementi locali; a volerla confrontare con le grandi masse istrumentali dei

maggiori teatri, potrà sembrare una modesta fanfara paesana; ma si sente che le diverse parti sono affiatate da una mistica concordia di sentimento; non è un concerto che dànno, ma solo l'accompagnamento melodico dei canti corali. Gli esecutori non si vedono, essendo l'orchestra abbassata in un vano del sottosuolo, davanti al proscenio.

Il coro è forse la caratteristica più cospicua del Mistero; per un verso si richiama al coro classico della tragedia greca, per l'altro ai cori delle tragedie manzoniane. Non ha alcuna parte nell'azione scenica, che resta affidata agli attori; suo ufficio è invece di commentare con canti lirici lo spettacolo, quasi interpretando il sentimento degli spettatori. E' composto di trentasei cantori, uomini e donne, tutti con la tunica orientale e un lungo manto rosso, o rosa, o bianco, o cilestrino; sul capo una piccola mitra a modo di corona, da cui sfugge la capellatura nazzarena. Di solito il gruppo dei cantori si presenta al proscenio, quando si leva il sipario sui quadri simbolici; l'orchestra suona, il coro canta, e nel vano interno del scenario si presenta il quadro profetico. Cala il sipario, il coro finisce di cantare e si ritrae, lasciando la scena libera per l'azione rappresentativa. Ciò si ripete ad ognuno dei diciassette atti della Passione.

***

Ricordo quando assistetti al grande spettacolo nel 1900. Già prima delle otto del mattino il gran teatro era letteralmente stipato di spettatori. Alle otto precise tuonò il cannone: era il segnale. Un segnale, a dir vero, alquanto anacronistico. Infatti non è la sola incongruenza in questa rievocazione d'un remoto passato, come del resto in tantissime altre. Ma tuttavia serve a richiamarci la nostra personalità ed a render più vivo il contrasto fra due epoche poste bizzarramente a confronto.

Un *adagio* orchestrale si diffuse con suono melanconioso come preludio ai mesti casi della Passione; pareva un invito alla meditazione.

Terminato il preludio, da destra e da sinistra del proscenio ecco uscire ed avanzarsi verso il mezzo del palco due schiere, erano i coristi, che si venivano incontro con gravità; quando furono vicini, si fermarono allineati di fronte, rivolti alla platea, gli uomini nel mezzo, ai lati le donne; al centro il corifeo, un bel vecchio venerando come un antico profeta. Incominciò il prologo, tutto un canto corale accompagnato dall'orchestra; e durante questo primo coro si aprì due volte il sipario offrendo alla vista due quadri: Adamo ed Eva cacciati dal paradiso terrestre, il primo; l'altro la visione della croce in mezzo agli angeli del Calvario: la sintesi di tutto lo spettacolo. I coristi e le coriste intanto, pure continuando il loro cantico prendevano atteggiamento di adorazione, dando all'ambiente un colore di meraviglioso.

Cessato il prologo, il coro si ritrasse in due schiere lateralmente, e cominciò subito il primo atto con l'entrata trionfale di Gesù in Gerusalemme. E' questa una tra le migliori scene, data l'enorme massa di popolo che vi partecipa; tutta la *troupe* vi fa la comparsa, Giudei, Galilei, apostoli, discepoli, uomini, donne fanciulli, una fiumana di gente che precede ed accompagna il Nazzareno; intanto voi avete modo di distinguere ad uno ad uno i personaggi principali, secondo quel tipo pittorico tradizionale che raffigurano.

Il secondo atto ci porta subito davanti al Sinedrio, dove si congiura contro la vita del Nazzareno. Il terzo riproduce l'episodio della Maddalena a Betania. Così si procede fino al settimo episodio, uno dei più commoventi, l'agonia del Getsemani, che chiude la prima parte dello spettacolo. Era quasi il mezzogiorno. Qui si ebbe un intermezzo di un'ora, tanto da riprendere fiato e fare un po' di colazione.

Al tocco la ripresa richiamò in teatro la folla degli spettatori.

La seconda parte risulta di sette episodi, preceduti sempre dalla proiezione dei quadri simbolici con accompagnamento di coro e di orchestra. Finì colla disperazione di Giuda.

Senza intermezzo si viene all'ultima parte che si apre con il corteo della Via Dolorosa e va con azione spasmodica alla crocifissione ed alla morte di Cristo.

Ricordo il senso diffuso di *pathos* che teneva le vie del cuore in tutti i presenti; il giorno tramontava; una gran nube temporalesca passando sulla vallata dell'Ammer dava alla scena una ombra di dolore e di mistero. Le tre croci spiccavano sullo sfondo lontano del cielo con una verità di tragedia e di passione veramente suggestive.

Ultimo atto la Resurrezione.

L'epilogo è ancora un inno corale, una fuga di *halleluja* echeggianti gioiosamente per tutta l'ampiezza del teatro.

Ancora una volta si aprì il sipario del palco scenico per l'ultimo quadro: Cristo glorificato in mezzo ai suoi.

Un applauso interminabile scoppiò da tutta la folla della platea; il teatro in pochi minuti aveva restituito al paese di Ober-Ammergau la vita lieta e chiassosa dei forastieri.

***

Questo anno di grazia 1910, senza preoccupazione di comete, la grande Passione si rinnova a partire dal giorno 11 maggio con l'ordine seguente: maggio 11, 16, 22, 29; giugno 5, 12, 19, 24, 26, 29; luglio 3, 10, 17, 20, 24, 27, 31; agosto 3, 7, 10, 14, 17, 21, 24, 28, 31; settembre 4, 8, 11, 18, 25.

Come si vede, una stagione lunga e favorevole. Nel caso che il numero degli spettatori fosse maggiore dei posti disponibili, il giorno dopo si dà una rappresentazione supplementare. Per esempio, quando ci fui io dieci anni fa, si diedero tre repliche successive.

Il prezzo dei posti va da un minimo di marchi 2,50, ad un massimo di marchi 12,50 per persona. Sono anche disponibili alcuni palchi per famiglie di principi, per dignitari; ma se non fossero prenotati, vengono lasciati a disposizione del pubblico, disposto a pagare una differenza in più.

Quanto ai biglietti per il teatro troviamo un sistema *sui generis;* vengono dati ai proprietari delle case d'alloggio in relazione al numero, alla grandezza, all'ordine delle camere affittate. Quindi chi ha trovato l'alloggio in una casa del paese, ha assicurato il biglietto d'entrata alla Passione; se avete sortito una bella casa ed una bella camera, avete anche un buon posto, — numerato — in teatro: si capisce che il bello e il buono viene pagato come va.

I prezzi non sono poi favolosi: variano da 15 a 25 marchi compreso l'alloggio e i tre pasti normali; la casa che vi dà l'alloggio, provvede a tutto.

Ma non consiglierei a nessuno a giungere lassù di sorpresa; in questo periodo Ober-Ammergau è quasi sempre al completo; anche Monaco e Innsbruck saranno facilmente rigurgitanti nei giorni prossimi alle rappresentazioni.

La via più sicura e quasi necessaria è quella di ricorrere all'Agenzia Cook, che per tutti i paesi fuori di Germania ha avuto dal Comitato della Passione la rappresentanza ufficiale.

Un quadro vivente. La fotografia di Antonio Lang, in atto di rappresentare la salita al Calvario.

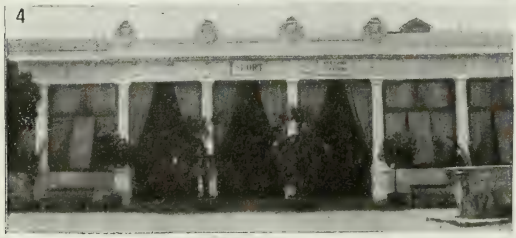
La Passione di Ober-Ammergau è spettacolo interessantissimo; è tutto un intero villaggio del secolo ventesimo che, per quattro mesi, rivive nei suoi abitanti un frammento di vita medioevale. Poscia per dieci anni non se ne parlerà più.

La novità del ricorso decennale sarà quest'anno data dal turbinio di automobili, che da Innsbruck e da Monaco si getteranno gioiosamente in corsa verso la vallata dell'Ammer ed i castelli reali di Baviera, per placare l'impeto dei motori nella calma pastorale di Ober-Ammergau nell'imminenza del Mistero.

Fra dieci anni, nessuno vorrà dubitarne, ci andremo a volo.

P. STOPPANI.

La Esposizione Provinciale Istriana.



1. Ingresso all'Esposizione - 2. Il padiglione della Sezione marittima - 3. Fra gallerie e chioschi - 4. Il reparto degli sports e del turismo - 5. La vista del golfo - 6. Reparto macchine agricole - 7. A destra: galleria dell'arte contemporanea - 8. Arrivo degli invitati all'inaugurazione - 9. L'artistico cartello della mostra.

Il Padiglione dell' Italia.

L'Esposizione di Bruxelles

L'Esposizione internazionale di Bruxelles è finalmente compiuta, ed oggi si può meglio discorrerne che non due mesi or sono, all'epoca dell'apertura, perchè è destino che tutte le grandi mostre mondiali debbano subire, dopo il loro battesimo, come un lungo e laborioso periodo d'incubazione!... Questa *world's fair* fiamminga è, diciamolo subito, tra le più belle e le più grandiose che abbiano avuto luogo in Europa in questo scorcio di secolo: molto si può quindi perdonare agli organizzatori i quali, per altro, nell'aprile ultimo, ebbero il grave torto di chiamare esposizione un cantiere fangoso e punto accessibile. Il pubblico poteva solo, ed a stento, procedere attraverso mille pozzanghere e per delle pretese *avenues*, a rischio di ricevere un trave sul capo o di farsi schiacciare da una locomotiva: tanto che un mio amico, il quale, avventuratosi tra un cumulo di casse, s'era piantato un chiodo in una scarpa, andava gridando d'aver finalmente scoperto il... *clou* dell'Esposizione di Bruxelles.

Ma, bisogna ancora una volta approvare il più pigro di tutti i proverbi, quello che dice che chi va piano, va sano e va lontano: infatti la mostra belga, così come si presenta ora al pubblico cosmopolita, è certamente una grandiosa e lampante manifestazione dell'ardire e della tenacia del buon popolo fiammingo: noi abbiamo accennato al pietoso stato in cui si trovavano i lavori il giorno dell'apertura soltanto per poter dire che i rimproveri che ci vennero mossi dall'estero, all'epoca dell'Esposizione di Milano erano, nell'istesso tempo, ingiusti ed inopportuni.

Allo straniero che si rechi per la prima volta alla Mostra brusellese potrà sembrare interminabile e soverchio il tragitto che vi mena, dal centro della città; ma bisogna però notare che un territorio così bello e così vasto non era possibile trovarlo altrove e che, altresì, il *Bosco della Cambre*, sulla sinistra del quale sta l'Esposizione, è la meta preferita dai brusellesi per le loro passeggiate domenicali. Con le sue *avenues* ampie e ombrate, col suo aspetto selvaggio e le sue tinte opache, col suo lago delle acque chete e grigiastre, il bosco che vide la potenza eroica di Giulio Cesare, è certamente tra le più belle passeggiate pubbliche d'Europa. E si poteva forse dare alla *world's fair* più belle e più grandiose vie d'accesso della celebre *avenue Louise*, lunga ben tre chilometri in linea retta e sui cui lati si elevano le piccole e leggiadre abitazioni dell'aristocrazia della capitale, della nuovissima *avenue Emile De Mot* così imponente e così bella, malgrado le orribili statue che la popolano, dell'*avenue du Bois*, così fascinosa e così gaja, nelle rare giornate di sole, perchè a Bruxelles, del sole si ha, come per la cometa di Halley, un eterno ma quasi sempre soltanto pio desiderio?...

Eccoci nell'Esposizione. Si sale alla facciata principale, attraverso aiuole fiorite nel cui mezzo si trova una monumentale fontana ed una cascata la quale però non funziona ancora (per la sola ragione che, per un difetto di struttura, l'acqua non può... cascare con sufficiente forza! La facciata della mostra belga, è ad un tempo maestosa, ricca, elegante, signorile: un po' monotona forse, per la sua eccessiva lunghezza, ma

però assai imponente. Alla sua sinistra sta l'ingresso di *Bruxelles-Kermesse:* alla sua destra il padiglione della città di Bruxelles.

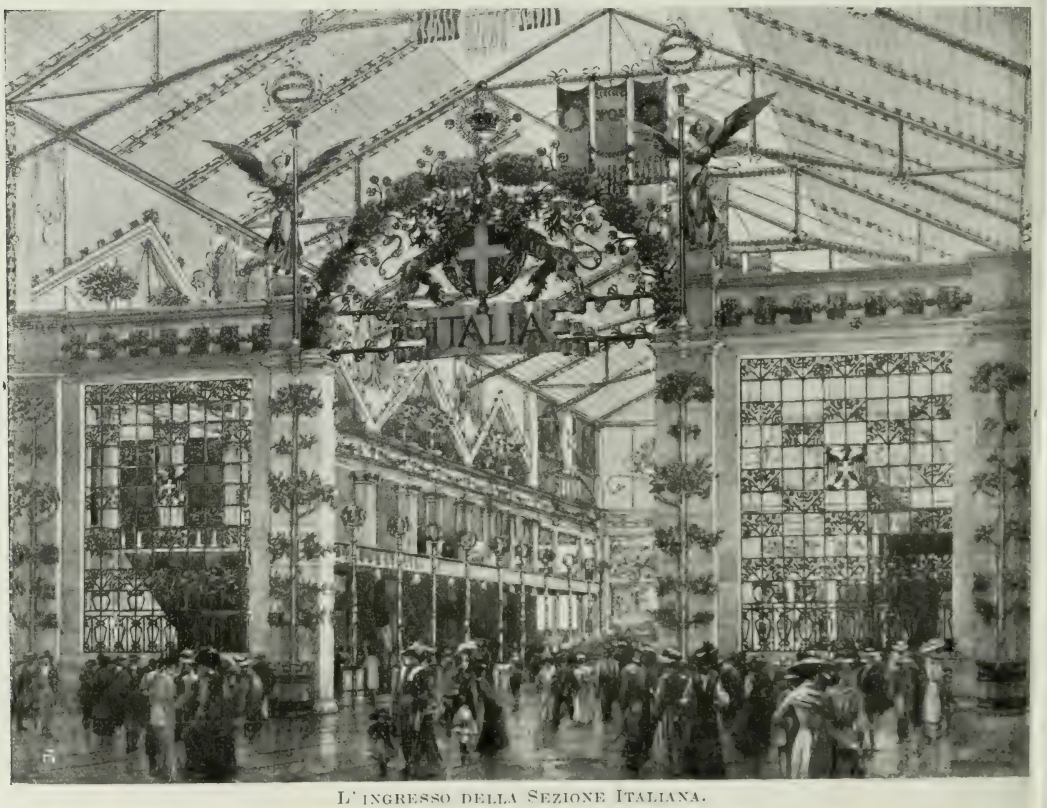
Bruxelles-Kermesse è certo una delle cose più interessanti e più belle dell'Esposizione. E in poche parole, la celebrazione dello spirito fiammingo in quella che è la sua caratteristica: la sete sfrenata di godimento materiale. Chi ha visto le case della magnifica *Grand' Place* brussellese oppure, a Bruges, le vecchie dimore dai tetti merlati, imagini di trovarsi in una cittadina fiamminga tutta costruita nell'istesso stile o meglio, di trovarsi in una cittadina fiamminga del secolo scorso all'epoca della *kermesse* annuale.

Cosa sia una *kermesse* non saprei ben definire. Mi ci arrischierò per mezzo di qualche parafrasi. S'imagini il lettore che attraverso un'intera popolazione sia passato quel lievito di vita delirante che esagerava in Franz Hals le smorfie e le risate, i gesti e i movimenti, le forme ed i colori; pensi alla magnifica tela di Rubens evocante il più tragico carnasciale; si ricordi le pitture dei primitivi fiamminghi in cui sono pantagruelici banchetti, bevute fantastiche, allegrie spaventose; evochi tutto questo, il lettore, ed avrà una pallida idea d'una *kermesse* fiamminga la quale è, in certo qual modo, la celebrazione dell'abbondanza o, per dir meglio, della sovrabbondanza.

E *Bruxelles-Kermesse* ha veramente l'aspetto d'una cittadina: nulla le manca, per presentare l'aspetto della Bruxelles del passato. Non le sue *halles,* in cui passano e ripassano i cantastorie ambulanti per narrarvi delle macabre vicende in quel linguaggio bastardo, franco-olandese, in cui parla il dippiù della popolazione quando si tiene... in sulle sue; non l'*hotel de ville,* in cui alloggiano ora dei falsi combattenti del 1830 i quali hanno l'ufficio di mettere, per turno, la nota patriottico-rivoluzionaria per le vie e per le piazze; non i funerei canali, gli svelti ponti, le strade ampie e popolate di *cabarets,* le viuzze deserte e silenziose, il teatrino delle marionette, la palazzina della chiromante. Ogni casa di *Bruxelles-Kermesse* è naturalmente un luogo dove o si mangia o si-beve-e-si mangia ad un tempo. Si beve roba nazionale: *farro,* cioè birra due volte bevuta, come diceva Baudelaire, *geuselambic,* cioè birra stagionata, *Krietren-lambic* birra vecchissima da conoscitori, liquori olandesi a base d'essenza di pepe, ecc.; si mangia roba del paese: *scholl,* cioè pesce salato, sanguinaccio arrostito, budini, ecc. Servono delle donne in costume del secolo scorso, ed anche l'arredo interno è molto caratteristico e ricorda un po' quelle cucine fiamminghe che si ammirano nelle tele dei pittori olandesi: grandi focolari, tendine e tovaglie di tela bianca e rossa, un po' di sabbia sul pavimento, il tradizionale quadretto con sopra un occhio enorme e la dicitura: « Vietato bestemmiare: Dio ci guarda! »

E per una volta tanto, malgrado il consiglio verdiano, abbandoniamo il passato per tornare al presente!

La Sezione belga non è nè tra le più belle nè tra le più caratteristiche dell'Esposizione, sebbene sia la più vasta: vi han preso possesso tutti i piccoli mercanti di *souvenirs* e di minute invenzioni. La decorazione non è delle più originali e neppure delle più ricche. Curiosi dal punto di vista artistico e stupendi come conce-



L'INGRESSO DELLA SEZIONE ITALIANA.

zione sono il padiglioncino della città di Bruxelles e quello della città di Anversa.

Il primo s'ispira nelle sue linee e nei suoi ornati a quell'epoca in cui gli artisti fiamminghi crearono un'arte nazionale con l'adattare ai loro gusti ed al loro temperamento lo stile dell'architettura francese del tempo di Luigi XIV. Fu a questa architettura che si ispirarono i costruttori delle storiche case della *Grand' Place* brussellese. La facciata principale, divisa da pilastri, si termina in uno zoccolo sormontato da un falco dalle ali spiegate, simbolo della vigilanza: sull'ingresso si trova una grande statua di S. Michele, patrono della capitale; due altre statue rappresentanti l'una il Potere comunale e l'altra Bruxelles in festa, ne completano l'ornamentazione. A destra trovasi la torre, alta 50 metri circa; l'edificio è circondato da una serie di arcate di forma assai graziosa e reggenti le statue dei mestieri particolarmente praticati nella città.

Il secondo padiglione, quello della città di Anversa, rappresenta la casa di Rubens, della quale, nella «regina della Schelda» non esistono più che poche colonne adorne di busti e motivi scultorii. Ma permangono i disegni originali sulla scorta dei quali il grande artista mise mano alla costruzione della propria dimora. Ed è con l'aiuto di questi disegni che il municipio anversese ha curato la ricostruzione della casa, adornando poi le diverse sale coi capilavori — parte sono copie e parte originali — di Rubens medesimo.

Il salone delle Arti decorative italiane.

La Sezione belga immette in quella inglese, semplice, severa, in cui però lo stile classico della decorazione stona tremendamente col carattere modernissimo delle grandi armature metalliche. E poi, forse che l'Inghilterra non ha un suo speciale e curioso stile architettonico?

Perchè adunque far assomigliare una sala di esposizione all'interno di un tempio pagano?

La fiera matrona che simboleggia la nazione di Giorgio V, guata con severo cipiglio la statua raffigurante la repubblica e posta all'ingresso della sezione francese. La quale è certo la più ricca e la più vasta di tutte le partecipazioni estere alla *world's fair* fiamminga. Ed è naturalissimo, perchè la Francia è il paese che occupa il primato nelle statistiche del commercio d'importazione del Belgio. Dire che cosa esponga la Francia non è molto facile, perchè nella sua Sezione c'è un po' di tutto e non sempre la merce è stata disposta con ordine logico. Certo che la più interessante è la mostra delle industrie del lusso.

Punto caratteristica, sebbene assai doviziosa, ne è la decorazione e molto le ha nuociuto, nel giudizio dei visitatori, l'essersi fatta attendere oltre misura e sproporzionatamente alla sua importanza effettiva.

Dalla Sezione francese si può passare nella Sezione italiana oppure nel gruppo di Sezioni in cui si trovano ad un tempo istesso gli Stati Uniti, la Svizzera, l'Austria, la Turchia, la Danimarca, la Persia, l'Egitto, la Repubblica Domenicana e il Lussemburgo: i quali paesi (l'Italia a parte, ben inteso) hanno messo su dei piccoli *bazars* per la vendita di quei prodotti che, se si dovesse prender ammaestramento da questa esposizione, si fabbricherebbero e si venderebbero a titolo di specialità, tanto in Austria che in Egitto, tanto nel Belgio che nella Turchia, tanto in Italia che nella Danimarca...

Entriamo piuttosto nella Sezione dell'Italia, che non esitiamo ad affermare la più bella, la più ricca e la più originale di tutte. Noi soli abbiamo dato un calcio allo stile di esposizione, cioè a quanto v'ha di più banale e di più barocco in architettura; noi soli abbiamo dato prova di quanto si sa fare nel nostro paese da tutti quegli artefici che debbono mettere mano alla costruzione e all' arredamento d'una casa; noi soli abbiamo fatto qualcosa in uno stile che è prettamente e puramente italiano... Il merito principale è del Comitato Nazionale per le Esposizioni e le esportazioni italiane all' estero, la cui Commissione esecutiva, presieduta dal commendatore Giovanni Silvestri, ha chiamato a Bruxelles tre artisti di gran fama quali sono l'architetto Marcello Piacentino di Roma, il prof. Augusto Sezanne di Bologna e il prof. Galileo Chini di Firenze.

L'ingresso della Sezione italiana nella Galleria dell'industria ed il salone delle arti decorative sono opera del prof. Sezanne. Il portico d'entrata è tutto in ferro battuto ed ha i fianchi formati da un suggestivo traforo floreale, inquadrante le armi italiane: la parte superiore è pure ornata da un largo scudo con le armi di Casa Savoia e dalla corona d'Italia. Motivo principale della decorazione è l'arancio: rami fioriti e carichi di frutti si slanciano ovunque, sulle pareti, intorno al colonnato in istile pompeiano che mena alle altre sezioni, sopra ai finestroni adorni di bei vetri istoriati, sotto ai grandi pannelli decorativi dello Stroppa i quali rappresentano le principali città italiane.

Dal soffitto pendono dei gonfaloni tricolori e sei magnifici lampadari di Murano. In fondo al salone, una fontana dal bacino tutto decorato di aranci e di limoni ricorda le dovizie delle nostre regioni littoranee: da ogni angolo della vasca bordata di marmo s'innalza un'agile colonna che sostiene una statua simbolica dai toni e dai ri-

flessi metallici. Tutte le nostre grandi industrie sono rappresentate all'Esposizione belga: quella della seta, quella dei marmi artistici, quella dei mobili, quella dei pizzi, quella delle armi, quella della meccanica, quella dei trasporti, ecc. E giacchè mi sono fermato alla Sezione dei trasporti, non mancherò di accennare allo *stand* del Touring Club Italiano il quale vi espone degli interessanti quadri statistici sul prodigioso movimento ascensionale dei suoi soci e la non meno magnifica ed ammirata carta d'Italia del Touring, in 58 fogli, alla scala di 1 250 000.

Proprio di fianco al salone delle arti decorative, in comunicazione con la fantastica Galleria delle macchine, si trova il padiglione dell'Italia. Per questo il Piacentini si è ispirato allo stile del quattrocento, l'epoca gloriosa della nostra rinascenza artistica. I motivi architettonici sono presi dai migliori monumenti di quel tempo: la basilica vicentina, il duomo bizantino di Padova, il severo San Michele di Verona, ecc. Il padiglione è quindi riuscito quanto di più italiano si poteva concepire ed il noto artista, ispirandosi alle pure fonti del Rinascimento, ha saputo dare un'impronta vigorosa e personale alla bella creazione.

La facciata principale è formata da due logge sovrapposte, a cinque arcate: dall'arcata centrale sporge lo storico arengario e da questo scende un drappo di damasco bianco ed oro, con le armi d'Italia. La palazzina è dominata da una torricella terminante con una corona di ferro.

Galileo Chini, sulla larga fascia alta 4 metri e lunga 20 della loggia superiore ha rievocato, con le magie dell'arte che gli è propria, i paesaggi più pittoreschi delle diverse regioni italiche, animandoli con caratteristiche scene della vita quattrocentesca. La facciata poi è tutta policroma e le belle fantasie decorative del Chini si snodano e si sviluppano sopra un fondo d'oro vero, così che il padiglione, con le sue tonalità calde e brillanti rievoca la veneziana *Ca d'oro* e la basilica di S. Marco.

Dall'arengario, sulla sinistra del padiglione, si scende per una scala ricordante quella del palazzo del Bargello, di Viterbo, in un giardinetto nel cui mezzo campeggia una copia perfetta del *David* di Michelangiolo cui la soverchia pudicizia del Comitato belga ha imposto il castigo della... foglia di fico!

L'INTERNO DEL PADIGLIONE ITALIANO.

Di fronte alla Sezione italiana si trovano i vastissimi giardini della città di Parigi e quelli così funerei dell'Olanda, tanto funerei che tutti li prendono, a prima vista, per un cimitero. E ad un cimitero si è portati a pensare anche per la vicinanza della Sezione tedesca, la quale ha l'aspetto d'un tempio di villaggio col convento e la canonica allato!

Che dire della Germania e dell'Olanda?

La Germania si è costruiti, uno presso all'altro, dodici edifizi in un'architettura tecnica perfettamente in rapporto coi prodotti che ospitano: fra esse predomina la così detta *Casa tedesca*. L'Olanda invece, sull'asse d'una specie di diga, ha edificato un edifizio enorme nello stile del Rinascimento Olandese: guardandolo si ha l'impressione di osservare una qualunque delle pittoresche casette di Haarlem attraverso una fortissima lente d'ingrandimento.

E son moltissimi gli altri padiglioni che popolano i giardini: quello della Spagna, in istile moresco o meglio nello stile del monumento più celebre di tale meravigliosa arte, cioè l'Alhambra di Granata, certe parti della quale sono state riprodotte esattamente da operai specialisti inviati qui espressamente dall'antica città andalusa sotto la direzione dell'architetto conservatore dell'Alhambra medesimo; quelli delle Colonie francesi; quello di Monaco, riproduzione del palazzo Granducale; quello del Brasile, ultrafantastico nelle linee e nelle decorazioni; quello delle Arti femminili; quello del lavoro a domicilio; ecc.

Concludendo con le parole istesse con le quali abbiamo iniziati questi brevi appunti, la *world's fair* di Bruxelles è certo tra le più grandiose e le più interessanti esposizioni internazionali che abbiano avuto luogo in Europa dal tempo della prima esposizione di Liegi in poi. E l'Italia può essere fiera ed orgogliosa di avervi partecipato in una forma così brillante e così bella pel fascino delle sue arti e per la forza delle sue giovani industrie.

Bruxelles. ICILIO BIANCHI.

Viaggi gratuiti per tutti i Soci del Touring Club Italiano

che presentano nuove adesioni al Sodalizio con le norme indicate a pagina 63, 64 e 65 della "Rivista,, di Febbraio.

La chiatta.

"Camping" nautico

Uno *sport* che merita di diventare più diffuso di quanto non lo sia presentemente in Italia è certo quello dei lunghi viaggi alla deriva sui grandi corsi d'acqua. E più che *sport* potrebbesi chiamare turismo e turismo del più genuino. Figuratevi: errare senza l'assillo della fretta sull'acqua placida dei fiumi e veder svolgersi lentamente innanzi allo sguardo lo scenario solenne ed austero delle due spiagge cinte di boscaglie e seminate di casolari!

Del resto si sa che in altri paesi questo genere di turismo è molto praticato, quasi diremmo popolare.

In Francia, sopratutto per merito di quel Touring Club, le carovane fluviali cominciano a diventare periodica consuetudine dei buongustai del genere. In Inghilterra il viaggiare comodamente a scopo di diporto, magari senza meta sui fiumi e sui canali è cosa comunissima. Basta, per farsene un'idea, rileggere il malioso articolo di Giuseppe Bevione comparso l'anno scorso su queste colonne sotto il titolo *Le villeggiature acquatiche in Inghilterra*. Dell'Olanda poi non parliamo: ivi la navigazione fluviale è quasi un modo ordinario d'esistenza.

A tutti i nostri soci è nota la campagna divulgatrice iniziata dal nostro Touring oltre due anni or sono per l'utilizzazione dei corsi d'acqua della penisola in genere e del Po in ispecial modo.

E' noto pure che come seguito alla riuscitissima crociera motonautica da Piacenza al mare organizzata ed effettuata nel 1908 il T. C. I. ha progettato e sta preparando una imponente carovana nautica e motonautica sul Po e sul mare pel 1911 in occasione delle Feste Cinquantenarie.

A fine di operare una ricognizione pratica nei punti ove, l'acqua essendo meno profonda ed il letto del fiume meno regolare e più variabile, la Commissione di Turismo Nautico del T. C. I. ha dato incarico ad un suo membro, il rag. Sandro Vimercati, di partecipare in veste, diremo così, ufficiale, ad una originale gita compiuta da alcuni giovani *sportsmen* seguendo il corso del Po da Torino a Pavia.

Il veicolo che ospitò e condusse gli argonauti della navigazione interna nazionale era una barca a fondo piatto espressamente costruita a cura della Società *Canottieri Olona*.

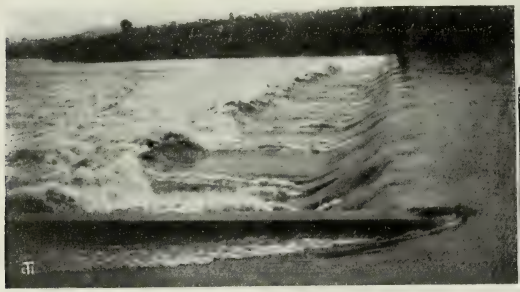
Presero parte alla gita i signori: rag. Gavirati Emilio, rag. Granada Attilio, De Rossi, Wagner della Direzione *Canottieri Olona* e ragioniere Sandro Vimercati.

A questo ultimo abbiamo affidato il compito di riferire ai lettori della *Rivista Mensile* le vicende e le impressioni del viaggio interessantissimo, acciocchè il buon esempio possa essere fecondo di numerosi seguaci.

***

Una barca, un cesto di viveri, una tenda e qualche coperta, ecco gli arnesi necessarî per questo genere di *sport*.

Così equipaggiati, sotto l'auspicio di Robinson Crosuè, verso la fine del giugno scorso abbiamo



La diga sul Po a Casal Monferrato.

Un porto natante.

disceso il Po da Torino a Pavia. Da quanto tempo la sognavamo questa gita non vi so dire; per conto mio ripensavo alle ridenti giornate trascorse sul Tamigi, nelle piccole e luride imbarcazioni da *punting*, alla maestosità dei boschi del Monferrato solo visti di sfuggita dal finestrino del vagone, e sopratutto al balsamo di tre giorni e tre notti di silenzio assoluto, di vita fisica, di luce e di aria, costante aspirazione del modesto cittadino.

Il divertimento pei preparativi poi non è trascurabile: si comincia colla compilazione di tutto ciò che sarebbe comodo portare con noi, poi si trova che non vi ha barca capace di tanto, forse un transatlantico! Si ricomincia annotando solo ciò che è necessario e si trova che la barca forse porterebbe tutto questo, ma non ci sarebbe più posto per noi, si finisce quindi per intestare l'ultima lista così:

ciò che non dobbiamo dimenticare

espediente ottimo che consiglio a tutti i debuttanti di *camping* nautico, ma che non ci evitò il sacrificio di dover rinunciare ad una comoda barca a remi, per appigliarci ad una chiatta con forcole alla veneziana, del non lieve peso di 5 quintali.

Finalmente eccoci nella nostra imbarcazione: stacchiamo le gomene (così le chiamiamo per quanto siano poco più grosse di un dito) ed eccoci subito trascinati dalla foga della corrente. I due del primo turno sono ai remi, altri due riposano sul fondo della barca (pardon, *sopra coperta*) il quinto seduto sul cassone degli indumenti svolge le numerose carte militari le quali ben presto si dimostrano di poca utilità. Il Po, ad ogni piena, quindi varie volte in ogni anno, si prende il sollazzo di fare del turismo, stanco di rodere le radici di un bosco, o di scavare i fianchi di una collina, si rivolge alla sponda opposta; ivi trasporta ciottoli, sterpi, alberi divelti alle remote Alpi, poi, magari in poche notti, si scava di fianco un canaletto che va a congiungersi più a valle al corso antico, indi in pochi giorni quello diviene il nuovo letto, il vecchio si asciuga ed eccoci noi, navigatori forestieri, a far sforzi inauditi per dirigerci verso il corso segnato dalle carte, per trovarvi solo un morbido pantano sul quale guazzano beati al sole... le rane e li ranocchi.

Eccoci quindi nella necessità di star cogli occhi aperti, di non trascurare il minimo particolare che ci possa indicare il corso della corrente, quale sopratutto il colore delle acque e la configurazione delle sponde, perchè se dalle cosidette acque morte se ne può uscire senza troppa fatica e anche solo colla spinta dei remi, questo Po, vagabondo per eccellenza, potrebbe anche farci lo scherzo di fare entrare una delle sue tante correnti in un canneto, in un'isola boscosa semi sommersa, da dove le sue acque smembrandosi ne possono uscire, ma noi... e non so come sarebbe andata a finire perchè per fortuna abbiamo sempre mangiato la foglia in precedenza.

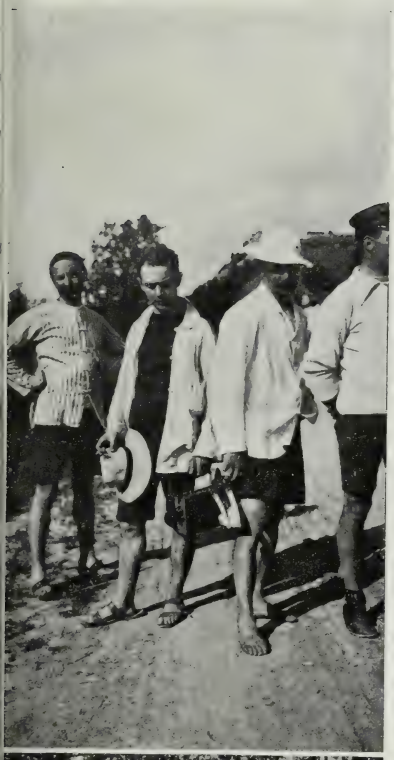
***

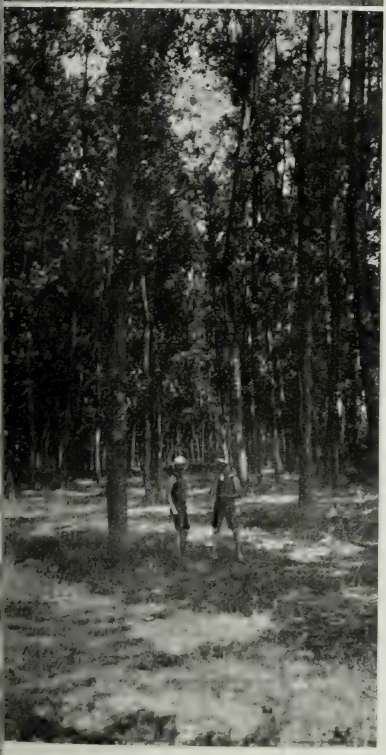
Il sole alto sull'orizzonte indora i clivi settentrionali delle colline allineate lungo la sponda destra del fiume, nonchè le nostre spalle e gambe, lasciate ignude dal succinto costume da bagno che indossiamo.

Vestiamo quindi gli accappatoi e i pigiama. Su questo punto si era prolungato di molto, nelle serate preparatorie la discussione ed il risultato pratico è stato che chi sosteneva i pigiama in omaggio all'opinione altrui ha portato l'accappatoio, chi propendeva per questo ultimo vi ha rinunciato e siccome il caldo passa

Rimontando il Ticino.

La tenda.





In perlustrazione lungo le rive.

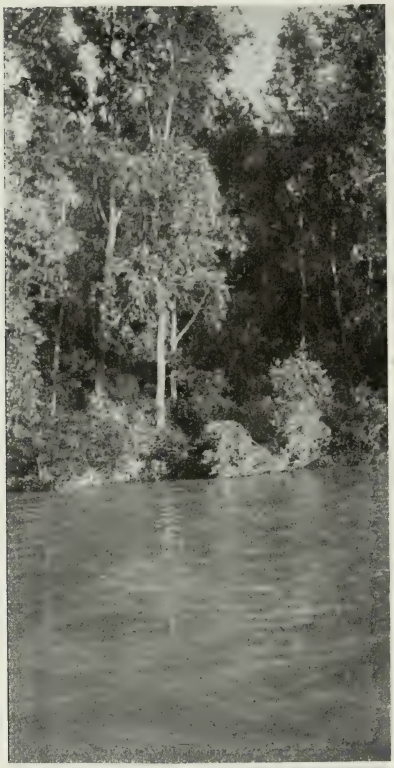
il tessuto italiano, nonchè il giapponese, così ognuno si convinse di aver torto, nonchè dell'inutilità delle discussioni.

Sentiamo il fruscìo d'un salto d'acqua, la carta segna una diga che attraversa il corso del fiume lasciando da una parte uno stretto canale navigabile. La prudenza consiglia di dare prima un'occhiata all'ostacolo per trovare il modo di sorpassarlo: scendiamo in un bosco che ha tutto l'aspetto di una foresta equatoriale: il terreno è paludoso e ricoperto a rovi di canne e di cespugli tanto alti che per un buon tratto non possiamo veder nulla davanti di noi.

Dopo non poche fatiche, graffiature e punture di zanzare, possiamo convincerci che il canale navigabile, non è navigabile perchè il fiume essendo in piena, le acque vi si precipitano, con tanta foga che sfascerebbe qualsiasi naviglio. Ci riuniamo in consiglio, e non essendovi che una soluzione, siamo tutti dello stesso parere: trascinare la barca fuori dell'acqua lungo tutto il tratto pericoloso, e subito ci mettiamo all'opera. Certo vi saremmo riusciti anche da noi, ma l'arrivo di quattro pescatori vien salutato con segni di non dubbio contento. In poco più di mezz'ora col loro aiuto il tragitto viene compiuto e soddisfatti del buon esito, stappiamo una bottiglia di Grignolino frappè nelle acque dell'Eridano.

Piantiamo la tenda in un prato

In alto: la partenza da Torino.
In basso: La siesta.



In alto: Un'isola semi-sommersa.
In basso: Panorami fluviali.

tagliato di fresco quando già il sole è tramontato e i grilli intonano le loro laudi alle stelle.

Il capo cuciniere prende subito le redini del piccolo *ménage*.

Due vengono spediti a rifornirsi di acqua, un terzo in cerca di paglia, l'altro, lo sguattero, tien d'occhio la cucinetta a spirito che ci prepara la minestra.

Il *menù* è semplice ma abbondante: antipasto di tonno e salame, tapioca, manzo in scattola, formaggio, frutta secca, caffè, cognac.

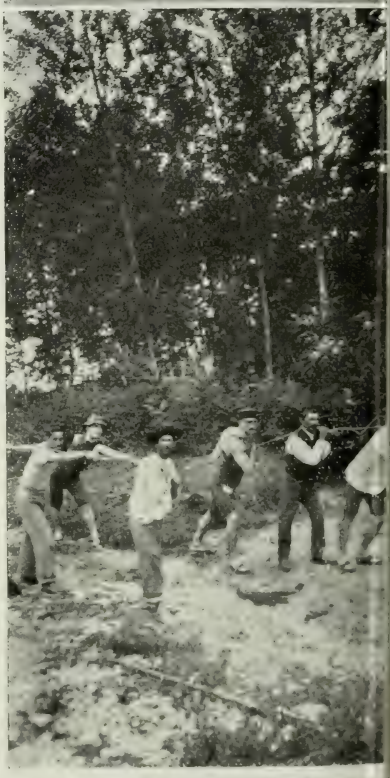
In sostituzione del pane (che non è facile trovare) abbiamo una riserva di 5 chilogrammi di grissini di Torino.

L'appetito ci serve tanto bene che il cuoco, per quanto a malincuore, ci permette di far la festa ad un bel pollo arrosto che doveva figurare nella colazione del giorno dopo: ma perfino il proverbio dice che è meglio un pollo oggi che...

Quando lo sguattero torna dal fiume dove ha fatto pulizia alle stoviglie, due già russano sotto la tenda, altri due, impertinenti amici delle ore piccine, giocano alle carte.

Alfine tutti si coricano, i lumi son spenti, sulla porta della tenda vien tirata la zanzariera, e dentro più non s'ode che il respiro calmo di corpi che riposano, mentre fuori sovrano assoluto, regna l'immenso silenzio, solo rotto dal sussurro delle acque, e di tanto in tanto, dal canto monotono del cuculo.

A. VIMERCATI.



In alto: Riva arginata con gabbioni di rete metallica. — In basso: Trascinando la chiatta su un argine.

INGRESSO DELLA GALLERIA DEL MONT'ORSO A S. BIAGIO.

La "direttissima" Roma-Napoli

Chi oggi si reca a visitare i lavori della direttissima bisogna si porti a Terracina, nella vecchia capitale dei Volsci, perchè i lavori più avanzati e più importanti, sono appunto quelli che si eseguiscono tra Sonnino e la stazione di Formia per la costruzione delle due gallerie del Monte Orso e della Vivola. Queste gallerie dominano la grande palude pontina che dai monti Lepini dove passa la direttissima, si estendono fino al mare per una lunghezza di 18 chilometri ed una larghezza di 50. Siamo nel regno della rea febbre che la malaria rende inabitato per quanto tutto ci ricordi gloriose memorie ed antichi dominii. Il solitario monte Circello domina la grande pianura tanto fertile, quanto pestilenziale, che ci ricorda i canti di Omero, Virgilio, Aleardi, la bella Circe figlia del Sole che adescava i naviganti col suo canto trasformandoli in mostri, ed il doloroso dramma del biondo e bello Corradino di Svevia.

S. BIAGIO. - CANTIERE PER I LAVORI DELLA GALLERIA DI MONT'ORSO.

L'abazia di Fossanuova dove studiò S. Tomaso d'Aquino, le antiche città di Ninfa col suo bel lago e la torre quadrata, Norba Cori ed in fondo al grande rettilineo della *Regina Viarum* che da Roma andava a Brindisi, lungo 43 chilometri, Terracina col suo porto, cogli avanzi del palazzo di Teodorico, tutto ci ricorda un tempo di splendore.

I suoi bufali, animali da lavoro robustissimi, importati dall'India, camminano a frotte nei canali di bonifica per pulirli e danno l'idea di esotiche regioni.

La direttissima dominerà questa grande distesa e la farà conoscere a tutto quel mondo internazionale che d'oltre mare verrà verso la sua antica e potente capitale. Italiani e stra-

TERRACINA. - Rovine del palazzo di Teodorico.

nieri vedranno quanta ricchezza agraria può dare questa terra con una grande opera di bonifica e la direttissima, anche senza fermarsi, servirà a farla conoscere ed apprezzare, a quell'elemento capitalista che solo può tentare le grandi imprese di redenzione agricola, come ora sta facendo la Casa Caetani di Sermoneta che vi possiede circa 30 000 ettari.

NINFA.
Il lago e la torre quadrata.

Tempio di Tori.

I benefici economici di questa ferrovia non sono da circoscriversi al vantaggio di vedere congiunte due grandi città, e se paiono molti i 120 milioni votati per la costruzione di questa linea, siamo certi che presto o tardi renderanno più del promesso. Lo Stato può aspettare e deve pur pensare che questa è una grande opera di affratellamento nazionale che ci consentirà di andare in un sol giorno da Milano a Napoli per essere al mattino seguente a Palermo. Questa linea proposta dall'on. Zanardelli nel 1903 doveva essere compiuta entro il 1924, ma in seguito ai nuovi provvedimenti, sarà finita fra cinque anni. E' lunga 210 chilometri, 40 meno della linea attuale ed avrà una pendenza non mai superiore all'8 %. Attraversa l'Agro Romano, le Paludi Pontine e la Terra di Lavoro, e cioè le due provincie di Roma e Napoli. Il confine taglia la linea nella galleria dell'Orso la più lunga del percorso, perchè di m. 7522,72 mentre quella della Vivola è di m. 7480,20 e quella del Massico di 5400. Una volta il confine era segnato sulla via Appia da

Abazia di Fossanuova.

Canale e porto di Terracina.

un epitaffio con la seguente lapide ammonitrice di Filippo II scolpita nel 1568 e che ancora si legge: « *Hospes hic sunt fines regnis Heap — Si amiens advenis, pacata omnia invenies, et malis moribus pulsis bonas leges* ».

Questa galleria di confine fra le due provincie comincia a Sonnino ed esce dalla parte di Napoli a S. Biagio. Vi si lavora attivamente ed alla fine di maggio erano già stati perforati, coi più moderni sistemi, sei chilometri di montagna ed il rivestimento murale era giunto a cinque; non rimane quindi che un chilometro e sarebbe presto finita, se ultimamente lo scoprimento di una caverna, un vero baratro, scoperto dalla parte verso Roma, non ne pregiudicasse i lavori; si dice sia della profondità di centinaia di metri e che vada fino a 50 metri sotto il livello del mare.

L'altra galleria è quella della Vivola; anche i lavori di questa dovranno finire nel 1913, ma finora la perforazione non è giunta che ad un chilometro, perciò ve ne sono ancora sei; sulla galleria del Massico non sono ancora cominciati i lavori.

La direttissima è stata divisa per i lavori in quattro tronchi: il primo che va da Roma a Piperno è già stato progettato, il secondo da Piperno a Formia che è il centrale, comprende le due gallerie ed è il più avanzato nei lavori; il terzo va da Formia a Minturno e si pensa di utilizzare il tratto già aperto all'esercizio della Sparanise-Gaeta; l'ultimo va da Minturno alla stazione di Fuorigrotta ad ovest di Napoli e sarà il capolinea sul quale si allaccierà la ferrovia metropolitana, che ci porterà alla stazione centrale di Napoli, toccando Chiaia ed i punti intermedi della città partenopea, che accoglierà col sorriso del suo golfo gli amatori della bellezza del suo cielo, del suo mare, del suo clima.

ITALO BONARDI.

PALUDI PONTINE. - I BUFALI PULISCONO I CANALI DI BONIFICA.

ANNUARIO DELL'AUTOMOBILISMO, DEL CICLISMO E DEI TRASPORTI MODERNI

EDIZIONE 1910 del T. C. I.

Prezzo L. 3,20 pei soci e per gli affiliati.

Ordinazioni e Vaglia al T. C. I. - MILANO, Via Monte Napoleone, N. 14.

1. Meeting di Rouen: Un brillante «virage» di Latham - 2. Dickson e Latham in gara - 3. L'ing. Warchalonsky vola con una signorina a Budapest - 4. L'hangar del dirigibile «Deutschland» a Dusseldorf - 5. Lo «Zeppelin VII» - 6. Dopo l'accidente toccato al biplano della baronessa La Roche (Rouen) - 7. Un bel volo di Efimoff (Rouen) - 8. Un accidente al biplano di Sommer - 9. Moran su «Bleriot», con 2 passeggeri - 10. Moran e Cattaneo - 11. Lo tzar di Bulgaria, un atto di felicitare il luogotenente Féquant per il viaggio aereo Parigi-Vincennes - 12. Kuller - 13. Dickson e Latham - 14. L'americano Hamilton che il 13 Giugno u. s. su biplano «Curtiss» volava da New-York a Filadelfia.

... MENTRE LE CARROZZE DI POSTA, UNA DOPO L'ALTRA...

Una impressione.

Alta Engadina, estate.

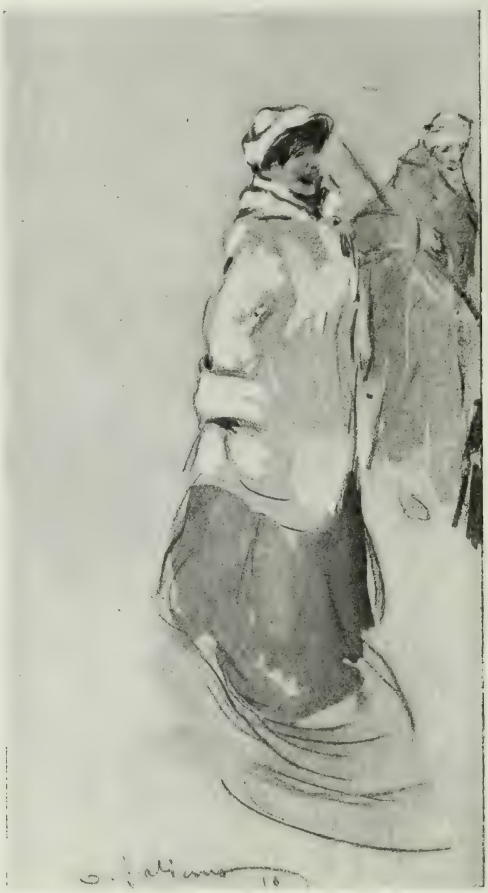
Che cosa mai pensano, tutti costoro, in quest'ora antelucana, quando il sole non è sorto ancora, sulle bizzarre torri di Chiavenna e il cielo ha una tinta dove di un pallido argento e dove di un chiaro acciaio, che pensano costoro, uomini, donne, bimbi, che vanno e vengono, sulla piazzetta, innanzi al piccolo e bianco albergo, mentre le carrozze di posta, una dopo l'altra, si vengono a mettere in fila, per accogliere i viaggiatori, per portarli lassù, lassù, in Alta Engadina? Le donne sono succinte, nelle gonne brevi e scure, hanno chiusa la testa e il volto nei grandi veli fitti, stringono nelle mani i primi fiori alpestri, colti nel giardino dell'albergo; gli uomini sono in calzoni corti e giacchette pesanti e grosse scarpe, di già, e portano con cura l'astuccio delle loro racchette da *tennis* o quello dei bastoni del *golf:* i bimbi sono avvolti nei loro grevi mantellotti rotondi, alcuni incappucciati. Che pensano? Nove ore intiere essi debbono passare, in quelle vetture larghe e comode, tirate da robusti e bei cavalli, che scuotono la testa, costantemente, facendo tinnire i loro campanelli argentini: nove ore intiere, salvo una fermata di quaranta minuti, a Vicosoprano, per cambiare i cavalli: nove ore invincibili, ineluttabili, per giungere a Saint Moritz! Molti di questi volti di donne, di uomini, di bimbi, sono smorti e stanchi, per aver troppo poco dormito, per essersi vestiti in fretta, per aver sorbito troppo in fretta il caffè e latte: molti volti sono pensosi: alcuni indifferenti. E, qua e là, si ode ripetere la brevissima frase: *nove ore... neuf heures... nine hours...*, in varie lingue, ripetersi, questa frase, come se fosse un'idea fissa, un pensiero dominante, un piccolo incubo segreto che si appalesasse, involontariamente. Nove ore di carrozza! Qualche donna sospira, salendo in vettura: qualche uomo scrolla la testa: e ognuno, chi con aria preoccupata, chi con ciera rassegnata, cerca di acconciarsi meglio, nel suo posto, con un piccolo cuscino, con un *plaid* arrotolato. Nove ore! Sono molte: sono troppe: sono lunghe: sono lente: sono lentissime e lunghissime, per molta gente che deve salire lassù, e vorrebbe giungervi presto, presto, presto, in ferrovia, in automobile.

CHI APRE UN LIBRO E LO RINCHIUDE...

« Perchè non vi è ferrovia, come da Coira, come dalla Svizzera? Perchè è l'Italia, non è vero? Oh, l'Italia! Molti milioni e varii anni, ci vorrebbero, per una ferrovia, dall'Italia? Che importa? Nove ore di vettura... Nove ore... nove ore... » seguitano a esclamare, a borbottare, a mormorare, i più impazienti, i più nervosi. Tinniscono i campanelli dal suono fine e limpido: scalpitano, pesantemente i cavalli: si va: otto, dieci vetture, ognuna con otto o dieci persone: si va: chi si concentra: chi socchiude gli occhi: chi fuma, sigaretta su sigaretta: chi apre un libro e lo richiude: chi scorre distrattamente un giornale: chi sfoglia una rivista illustrata: chi sbadiglia: chi sonnecchia. Ma chi è mai felice, fra tutti costoro, di far nove ore di vettura, dalle sei di mattina alle tre pomeridiane? Pare impossibile: ma varii sono felici di ciò, fra questi

viaggiatori: anzi, qualcuno è assai felice di questo tragitto lento e lungo: uno, poi, ne è felicissimo. Io sono, questo viaggiatore felicissimo. Nulla m'interessa, nulla mi attrae, nulla mi piace più di questa lenta ascensione verso la montagna, in un volgere di tempo che sembra, agli altri, interminabile, che parrà a me, quando io sarò giunta, troppo corto: nulla carezza più la mia anima, nulla lusinga più la mia fantasia, nulla concentra ed esalta, più, il mio tacito sogno, che questo viaggio in vettura, al passo securo dei grossi buoni cavalli, allo squillo tenue dei loro sonagli. Siamo pochi a esser felici e uno solo è felicissimo: e ci riconosciamo: fra noi, da una vettura all'altra, ci riuniamo, nelle brevi fermate; ci scambiamo uno sguardo fraterno, anche essendo estranei e ignoti, l'uno all'altro; ci sorridiamo come cittadini di una stessa patria ideale, quando risaliamo, quasi allegramente, in vettura, mentre tutti gli altri, gli infelici, sospirano, gemono, si lagnano, sbuffano, cavando cento volte l'orologio, domandando cento volte ove si trovino. Io e gli altri pochi, i pochi ed io, tutti sogniamo un interminabile sogno, andando, salendo, salendo: ma più che dal nostro spirito, il sogno ci viene dalle cose, che vediamo intorno, che vediamo bene, che vediamo minutamente, in ogni più grandiosa linea e in ogni più lieve dettaglio.

Le verdi praterie montane smaglianti di fiori freschi, e i profondi boschi di pini oscuri; e il bianchissimo torrente che spuma sui macigni; e le enormi roccie precipitate dall'alto, l'inverno; e il fiottìo del ruscello fra i piccoli sassi; e la cascata candida come la neve lungo la nera parete brulla del monte; e il lago immoto sotto le nuvole che fuggono e vi si riflettono appena; e le piccole case dalle finestruole adorne di pianticelle fiorite; e i solinghi alberghetti di legno, ove rosseggia, sui veroncelli, il ciclamino, e le vecchie donne che discendono, dai colli, con la gerla carica di fascine: tutto scorgiamo, noi, i felici, io, il felicissimo, e ognuna di queste cose è un lieve brandello di sogno, ognuna di queste cose ci dà una visione interiore, breve, vanente, soavissima... ah perchè, perchè mai questo viaggio deve finire così presto? Perchè mai non dobbiamo noi viaggiare sempre così, dappertutto, in vettura, con sapiente lentezza, imprimendoci negli occhi e nell'anima ogni linea del paesaggio? Perchè mai, poichè siamo tanto felici e, io, felicissima, non attraversiamo, così tutta l'Europa, mettendovi un tempo incalcolabile, ma sognando, anche, un sogno innumerevole?



CI RIUNIAMO NELLE BREVI FERMATE... CI SORRIDIAMO...

***

Oggi, vi è un avvenimento singolare, in Saint Moritz Dorf, di una così rara singolarità che il nostro animo curioso ne è scosso e penetrato. Andiamo, andiamo subito a vedere questo spettacolo che, in Alta Engadina, a duemila metri di altezza, ci procurerà una sensazione novissima: l'esistenza nostra, in questi trenta giorni di agosto della nostra villeggiatura di montagna, è, così graziosa, così brillante, così fervida, ma, anche, così banale! Andiamo, saliamo al Dorf, al nostro caro villaggio e diventiamo quello che, stamane, oggi, saranno tutti, saremo tutti, in Saint Moritz, cioè dei perfetti *badauds*, gente che sta ferma, con gli occhi stupefatti, con la bocca schiusa, per parlare, per discutere, intorno a un meraviglioso oggetto di stupore e di discussione. Eccolo, l'oggetto! E' una superba automobile, una *Mercedes* da ottanta cavalli, una macchina possente, una carrozza che sembra una casa, piena di tutte le comodità e di tutte le raffinatezze, introdotte per rendere facile e agile e divertente la vita dei grandi *touristes*, dei grandi vagabondi che hanno la fortuna di possederla. Ah quanto sono profondamente annoiati, anzi infelici, questi grandi vagabondi, due signore e due uomini, uno *chauffeur* e un meccanico, sei persone, stamane! Non vedete? La loro *Mercedes* è ferma dalle otto di stamane, sulla piazzetta di Saint Moritz Dorf, sequestrata, diciamo così: le automobili non circolano nei Grigioni; e costoro, i ricchi, capricciosi e sventurati *touristes* non lo sapevano: sono entrati dal passo del Bernina, venendo dall'Italia: sono giunti qui e sono stati fermati, implacabilmente: non solo debbono pagare un'ammenda di lire trecento, questo non importerebbe, ma non possono procedere oltre, ma... guardate, dunque! Per andarsene, questa automobile, deve spegnere il suo motore: è spento: deve esser trasportata dai cavalli, a passo lento: vi hanno attaccato prima due cavalli, non bastano, ve ne hanno attaccati quattro, non bastano, non bastano, ce ne vogliono sei: sono tre coppie di tre, tre grossi cavalli, attaccati a questa macchina imponente. Sei cavalli! Pare un convoglio funebre, di prima classe: dentro i *touristi*, hanno

più che mai, l'aria immensamente seccata, sovra tutto di vedersi circondati da una folla di noi, *badauds*, noi, disoccupati e alquanto pettegoli: lo *chauffeur* e il meccanico, ironici, sogghignano beffardamente contro il Canton dei Grigioni, contro l'Alta Engadina, e un cocchiere engadinese, con un suo garzoncello, va assicurando i sei cavalli che, di passo in passo, condurranno la magnifica automobile in Italia, o in Isvizzera, nei cantoni più civili, più moderni, ove si viaggia in automobile, ma al passo del motore. Noi sorridiamo, un po: poi; finiamo di sorridere. Quei sei forti e grossi cavalli, non sappiamo perchè, hanno l'aria lugubre e pare che scrollino il capo, convinti di dover fare una fatica pesante, una fatica estenuante: non sembrano, in verità in attitudine di trionfo, sulla loro gloriosa rivale, l'automobile, queste grosse e buone bestie che appena potranno trascinarla, mentre il motore formidabile l'avrebbe fatta volare. L'avventura che pareva lieta, diventa malinconica; i *badauds* che, prima, erano allegri, di quella crudele allegria che è la nota dell' egoismo umano sulle disavventure altrui, vanno mutandosi. Molti sono ferventi dell' automobilismo e trovano che, oramai, le automobili dovrebbero passare dovunque, salvo a riorganizzare i tragitti e i servizî pubblici; molti han dovuto rinunziare all'automobile, per un mese, lasciandolo a Ragatz,

LE VERDI PRATERIE MONTANE...

NO: I POVERI CAVALLI NON SEMBRANO DI AVER DOMATA LA LORO NEMICA...

lasciandolo a Como, solo per amore dell'Alta Engadina, ma borbottando contro lo spirito di regresso del Canton Grigioni; qualcuno dichiara, anzi, che abbrevierà, qui, il suo soggiorno, essendo oramai avvezzo a non privarsi dell'automobile; qualcuno soggiunge che, a poco a poco, le grandi famiglie disertano l'Alta Engadina, perchè non possono portarvi la loro automobile. La folla compiange questi *touristes* stranieri che sembrano messi in posizione, come scolaretti, in ginocchioni in un angolo della scuola: la folla trova che bisogna viaggiare presto, che bisogna viaggiar velocissimamente, che bisogna viaggiar fulmineamente. E' così mutevole, la folla! No: i poveri cavalli non sembrano di aver domata la loro nemica, costringendola ad andarsene legata al loro passo animale: e, in verità, anche noi, innamorati del turismo più lento, più lungo, più minuzioso, innamorati dei viaggi a piccole giornate, a piccole tappe, innamorati di questo antico, vecchio, retrogrado modo di andare, da paese a paese, in una larga vettura, tirata, solamente, da quattro cavalli, pranzando in una modesta osteria di villaggio, dormendo in un alberghetto di paesello, anche noi, nella giustizia che dorme in fondo alla nostra coscienza, pensiamo che, questa, non è una vittoria, nè dei cavalli, nè del nostro oscurantismo. Ah, è tanto poetico, viaggiare pianissimamente, ma quanto deve esser poetico, viaggiare in una velocità immensa, come sovra un carro di fuoco, come Elia profeta! Ah sì, sì, è un sogno di soavità e di benessere, quello che si nutre, nella propria fantasia, durante il molle tragitto in vettura, ma è, certo, un sogno di ardore, un sogno di ebbrezza, quello che palpita e freme e moltiplica la vita, quando si viaggia, divorando la via, a ottanta chilometri l'ora! E' bello, è vero, il nostro sogno? Ma l'altro, *forse*, è più bello! Forse, pensiamo: perchè non lo conosciamo, l'altro sogno! E i buoni cavalli che, sempre, carezzano, col loro passo eguale, le nostre intime fantasie, oggi, hanno tarpato le ali al sogno degli automobilisti. Tutti i sogni debbono nutrire il cuore umano: e a nessuno di essi si debbono recidere le ali.

MATILDE SERAO.

Un lutto in famiglia

La morte del prof. dott. AMBROGIO MORI.

Parecchi dei nostri lettori avranno appresa a quest'ora la funesta notizia. Ciò non toglie che alla memoria di un amico devoto del Touring, d'un carissimo amico nostro e d'uno fra i più brillanti ed appassionati collaboratori della nostra *Rivista*, si debba su queste stesse colonne un giusto e solenne tributo di memore compianto.

Vi sono sciagure alle quali l'animo si ribella di acconciarsi. Tale fu appunto la morte di Gino Ambrogio Mori, brutalmente troncato a soli 29 anni d'età, quando nel pieno vigore delle sue forze fisiche ed intellettuali, la vita sorridevagli colma d'ogni promessa.

Medico già distinto, nonostante i giovani anni, esercitando egli la libera docenza di clinica pediatrica presso gli Istituti Superiori di Firenze, il breve corso della sua esistenza era stato contrassegnato da un'ascesa ininterrotta e trionfale. E ben ne era degna, oltrechè la sua intelligenza lucida ed originale, l'attività meravigliosa con la quale prodigavasi in pro della scienza di cui era profondo studioso ed apostolo convinto ed entusiasta.

Stabilitosi a Milano da qualche tempo, dopo d'aver trascorso un fecondo periodo di preparazione a Pavia, Padova e Firenze, divideva la sua giornata fra l'Istituto Sieroterapico, l'Ufficio Medico Municipale, fra il Brefotrofio, l'Ospedale Maggiore e l'Associazione *Per la Scuola*, fra le redazioni dei giornali e delle riviste cittadine ed il Touring. Ed ovunque moltiplicando la propria operosità, recava il suo spirito alacre di lotta, il suo franco e diritto ottimismo, la maturità del suo consiglio, i frutti della sua coltura e del suo amore per la scienza e per il bene.

Scrittore facile ed arguto, giornalista nell'anima, Egli ha lasciato tanto sulle principali gazzette quotidiane quanto sulle effemeridi specialiste un'impronta ragguardevole della sua genialità.

Possedeva una dote invidiabile, segnatamente per un uomo di scienza quale egli era; quella cioè di sviscerare e di portare al livello della comune intelligenza e coltura le questioni più ardue e più astruse della medicina.

Il suo stile rapido, nervoso e scintillante, sapeva materiare di affascinanti immagini anche le formule più ostiche.

Dedicatosi al culto gentile dell'infanzia ed allo studio dell'igiene, non poteva disinteressarsi della missione che il nostro Sodalizio compie per l'elevamento fisico e morale dell'una e per l'incremento dell'altro.

I limpidi articoli che di Lui comparvero su questa *Rivista Mensile* mentre dimostravano l'inscindibilità di questi due termini: igiene e turismo — sono ad un tempo degli atti di fede e delle prove magnifiche di volgarizzazione e di propaganda.

I nostri lettori non dimenticheranno certamente i saggi e razionali consigli che il prof. Mori porgeva nel « Cervello dell'automobile », le dimostrazioni perspicue contenute nel « Primo turismo » l'inno e l'appello vibranti con « Le scuole all'aria aperta », le amare e pur necessarie constatazioni espresse ne « La malinconia d'una carta geografica », constatazioni fatte col tatto delicatissimo di chi rifugge dall'impressionare sinistramente, con tristi richiami, un pubblico fatto in maggioranza di gente sana. E non dimenticheranno neppure i nostri lettori le rubriche d'igiene firmate *Il Medico del Touring* ove il prof. Mori dava mensilmente consigli e ragguagli di inestimabile efficacia pratica.

Ma se anche (cosa impossibile) l'ala del tempo potesse cancellare i segni dell'opera sua sulle pagine invecchiate di questa rassegna, non si dissiperà mai dal nostro cuore il ricordo dell'amico, del collaboratore, del turista.

LA DIREZIONE.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

GLI EFFETTI DELLE RECENTI INONDAZIONI IN SVIZZERA: LE VIE DI LUCERNA IN ALTRETTANTI CANALI. (*Fot. Brocherel*).

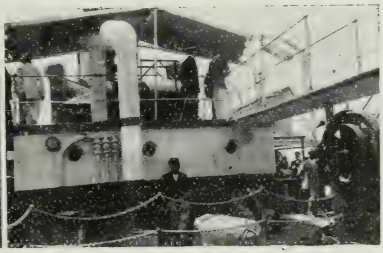
LUIGI BLERIOT, DURANTE IL SUO PERIODO DI SERVIZIO QUALE UFFICIALE RISERVISTA SI È RECATO A PRESENTARSI IN CASERMA GIUNGENDO PER LE VIE DELL'ARIA COL SUO MONOPLANO.

L'AVIATORE TADDEO ROBL, EX CAMPIONE CICLISTA, PERITO A BRESLAVIA IL 18 GIUGNO PER UNA CATASTROFE D'AEROPLANO.

« IL NUOVO MONOPLANO REQUILLARD ».

LO STATO DEI LAVORI DI COSTRUZIONE DEL CAMPANILE DI SAN MARCO.

« NUAGE », IL VINCITORE DEL « GRAND PRIX » DI PARIGI.



ARRIVO A NAPOLI DI S. A. IL CONTE DI TORINO, REDUCE DALLE CACCIE AFRICANE.

I RESTI DEL « DEUTSCHLAND » (DIRIGIBILE « ZEPPELIN VII ») DOPO LA CATASTROFE DEL 28 GIUGNO NELLA FORESTA DEL TEUTOBURGO.

La Conferenza Internazionale Aeronautica.

Il giorno 18 dello scorso maggio si è riunita a Parigi la prima Conferenza Internazionale di Navigazione Aerea, che indetta dalla Francia dopo una preparazione diplomatica opportuna, ha raccolto i rappresentanti di ben 18 Stati europei a discutere sulle possibili basi comuni di un futuro codice dell'aria.

Lo sviluppo mirabile e mirabilmente rapido di questa nuova forma di umano progresso, i successi reali che aerostieri ed aviatori ottengono quotidianamente, la fiducia oramai aperta e diffusa nel vasto avvenire di questa tecnica nuova e la visione dell'influenza che su ogni forma della vita sociale nostra eserciterà questo nuovo modo di locomozione, che è compimento miracoloso di millenaria aspirazione, tutto ha determinato nell'opinione pubblica un movimento, al quale i Governi non han potuto resistere.

Questo impulso, integrato nei voti recenti di Congressi e di Associazioni sportive od industriali, le ben giustificata preoccupazione dei militari e degli agenti del fisco, che vedono minacciate dai palloni e dalle macchine per volare le facili barriere che finora eran messe a salvaguardia dei loro particolari diritti ed interessi, ed il retto intendimento, infine, di definire doveri e diritti nuovi prima che consuetudini determinate da troppo ampia libertà rendessero difficile l'applicazione di una legge, han giustificata la riunione di questa Conferenza diplomatica.

Ad essa, la Francia, la Germania, l'Inghilterra, l'Austria-Ungheria, la Russia, l'Italia sono rappresentate — poichè la Conferenza siede tuttora, a Parigi — da delegazioni numerose ed autorevoli; la Spagna, il Belgio, la Svizzera, i Paesi Bassi, la Danimarca, la Svezia, il Portogallo, il Principato di Monaco, la Turchia hanno pure mandati rappresentanti di alto valore sia tecnico che giuridico, e la Bulgaria, la Rumenia e la Serbia hanno anch'esse inviati i loro delegati. Giuristi, diplomatici, tecnici, militari di terra e di mare, rappresentanti della nuova industria e del nuovo *sport* sono stati chiamati a risolvere le questioni che la novità della forma d'energia da disciplinare e l'evidente suo contrasto con abitudini e limitazioni consacrate da secoli fanno presentire delicata e complessa.

La delegazione d'Italia è presieduta da S. E. l'ambasciatore Tittoni ed è composta dal marchese Maestri-Molinari, primo segretario d'ambasciata, delegato del Ministero degli Affari Esteri, dal comm. Pompeo Bodrero, delegato dal Ministero delle Finanze, dal colonnello di Stato Maggiore L. Lenchantin e dal tenente L. Mina, delegati dal Ministero della Guerra, dal capitano di corvetta A. Acton, per il Ministero della Marina, dall'ing. E. Nagel, ispettore capo ferroviario e dal cav. M. Ruini per il Ministero dei Lavori Pubblici e dal comm. R. Majorana, direttore dell'Istituto Superiore Postale Telegrafico e Telefonico, per il Ministero delle Poste e Telegrafi. Il Touring Club, massima Associazione sportiva d'Italia, è stato chiamato dal Governo a dare collaborazione ed aiuto: un suo delegato particolare lo rappresenta alla Conferenza, in seno alla quale molti e varî interessi industriali e turistici devono essere discussi ed alla quale la Francia, per la stessa ovvia ragione, ha pure inviato, in qualità però di delegati aggiunti, due vice-presidenti dell'Aéro Club il signor L. Barthou ed il conte de La Vaulx, un rappresentante dell'industria aeronautica, l'ing. E. Surcouf, ed un rappresentante del Touring Club francese il signor Defert.

Delegato del Touring Club Italiano fu il capitano cav. E. Dal Fabbro, la competenza tecnica del quale è nota; a lui il Touring ha affidata, come espressione delle vedute e dei voti suoi, inspirati a fede illumitata nell'avvenire della navigazione aerea, una relazione succinta, ma chiara e giuridicamente bella, redatta dal professore G. E. Buzzati, professore di diritto internazionale all'Università di Pavia, sullo schema di un questionario che la Francia aveva proposto come base alla discussione.

La Conferenza venne aperta nel sontuoso palazzo del Ministero degli Affari Esteri di Francia, dal Ministro dei Lavori Pubblici francesi, signor Millerand, con un discorso incisivo e brillante.

Constatò dapprima, il Ministro, la celerità meravigliosa degli attuali progressi tecnici, che nel breve ciclo di 10 o 20 anni trasformano in realtà pratica un'idea che inizialmente pare utopia. Così accadde per le automobili: così si prepara ad accadere per le aeronavi. Dichiarò poi naturale, nei popoli, questo bisogno di imporsi delle leggi nuove che regolino e disciplinino i diritti e i doveri nuovi, la nuova responsabilità, i pericoli ancora indefiniti che palloni ordinarî, palloni dirigibili ed apparecchi di aviazione trascinano con sè dal momento in cui si slanciano a volo nell'atmosfera.

« Con le loro *silhouttes* è sorta all'orizzonte la minaccia di conflitto fra interessi d'ogni sorta: interessi pubblici e privati: interessi delle navi aeree medesime, dei loro proprietarî e del loro personale: interessi dell'umile pedone e del proprietario di terreno: interessi nazionali, infine, dei diversi Stati ».

« Polizia e dogana, finora inchiodate al suolo, non guardano senza inquietudine passare al disopra delle loro teste le aeronavi maliziosamente indifferenti ».

« Se non è possibile raggiungerle, non è almeno il caso di obbligarle a farsi riconoscere? Non conviene quindi dotarle di una personalità, di uno stato civile, di una nazionalità, di imporre loro dei segni esterni atti ad identificarli? »

E, via via, continua, il Ministro, a serrare in fitta schiera i problemi diversi che ora si propongono al legislatore, e ad essi riconosce, difficili le soluzioni, tanto difficili da far pensare sin d'ora che molte delle attuali concezioni del diritto dovranno modificarsi col tempo, per adattarsi alle nuove esigenze, alla trasformazione naturale delle nostre abitudini di pensiero e d'azione.

Al discorso del Ministro Millerand rispose brevi parole S. E. l'ambasciatore Tittoni, che, con fine intuito delle necessità nuove e con un fortunato richiamo alle più pure tradizioni del vecchio diritto italico, tradizioni essenzialmente liberali, espresse l'augurio che la saggezza e la larghezza delle norme che saranno per essere sancite dalla Conferenza sieno motivo a rapido progresso dell'aeronavigazione e che questa, a sua volta, sia nuovo mezzo di scambio fra i popoli e garanzia nuova della pace fra loro.

La Conferenza elesse a suo presidente il professore Louis Renault, dell'Istituto giureconsulto del Ministero degli Affari Esteri francese

ed, in vista della difficoltà di condurre le discussioni preparatorie in assemblea tanto numerosa, si divise subito in quattro Commissioni distinte.

La prima Commissione, incaricata più specialmente delle questioni attinenti al *diritto delle genti*, ebbe a suo presidente il dott. Kriege, giureconsulto, delegato plenipotenziario della Germania; la seconda, incaricata delle questioni *amministrative e tecniche*, ebbe a presidente il signor C. Lardy, inviato straordinario e ministro plenipotenziario della Confederazione Svizzera a Parigi; la terza Commissione, che più particolarmente doveva occuparsi delle *dogane*, ebbe come presidente il comm. Bodrero, vice-direttore al Ministero delle Finanze italiano e la quarta, infine, incaricata della *regolamentazione della navigazione aerea*, ebbe a presidente il contro-ammiraglio inglese sir Douglas s. Gamble.

In seguito, per necessità di trattazioni più particolari ancora o di intese di indole speciale, dal seno delle Commissioni sorsero una Sotto-commissione tecnica ed una Sotto-commissione militare.

Il lavoro di tutto questo poderoso complesso di intelligenza e di attività dura da allora: dura oramai da più di un mese; eppure esso è alacre ed attento, eppure il programma della Conferenza attuale è ben più modesto di quello che informava, quasi un anno e mezzo fa, la deliberazione del Consiglio dei Ministri di Francia di riunire una Conferenza di Navigazione Aerea, incaricandola di studiare le più ardue questioni che la aeronavigazione solleva: l'esistenza giuridica di un territorio aereo, la sua determinazione, la sua frontiera: l'eventuale applicazione ad esso del principio della libertà del mare, la esterritorialità delle aeronavi da guerra, ecc., ecc.

Il programma attuale è ristretto nei più brevi limiti che qui riassumiamo.

Tale la base di discussione per la Conferenza, la quale, bisogna pur riconoscerlo, oggi compie piuttosto opera saggia di previdenza che non opera di immediata, utile applicazione. Questa circostanza, della prematurità, almeno relativa, della Conferenza, è quella che più determina il carattere di difficoltà delle sue discussioni e di delicatezza delle conclusioni alle quali essa tende ad arrivare.

E' ben noto infatti che le leggi altro non sono, normalmente, che il riconoscimento e la traduzione in forma precisa ed armonica da consuetudini acquisite, altro non sono che il frutto di una selezione, che si può dire naturale, fra tendenze diverse, che la pratica opera e che alla fine il legislatore riassume.

Nel caso attuale non consuetudini formate esistono, e neppure esistono elementi precisi di giudizio, perchè dall'elemento tecnico a quello morale e sentimentale, tutto è incerto, tutto è in formazione, tutto esce appena dall'aspetto chimerico di ieri per avviarsi ad una realtà del domani, che solo la fiducia illumina di qualche luce e definisce in forme un po' meno che evanescenti. Le imprese ardite dei Latham, dei Bleriot, dei Farman, dei Rolls, dei Curtiss, dei Paulhan, i successi della meravigliosa tenacia degli Zeppelin e della genialità latina dei Julliot, dei Forlanini, dei Moris e dei Crocco giustificano bene questa fede; ma quali le forme definitive, quali i limiti d'applicazione, quale il consenso delle masse e questo nuovo mezzo di locomozione?

I pionieri di esso, che solo pochi anni fa dovevano lavorare nel mistero — perchè l'opera loro non suscitasse il sarcasmo, sentono che la grande potenzialità degli ordigni ai quali è possibile pensare fino ad oggi, avranno ragione della contrarietà dell'oceano aereo in misura non minore di quella nella quale le grosse navi moderne signoreggiano il mare: sentono che le grandissime velocità degli aeroplani e le pur elevate velocità e le grandi percorrenze che si otterranno coi dirigibili faranno di questi apparecchi un ausilio necessario alla vita sociale, in un prossimo avvenire. Questa fede però, questo presentimento, non definiscono l'ambito nè le caratteristiche di una legge; alla quale i bisogni interni d'ogni Nazione, quali sono sanciti dalle forme attuali di difesa militare e di difesa economica, mettono ostacoli e difficoltà che paiono insormontabili.

Il valore dell'attuale Conferenza sta pertanto e prima di tutto, nel riconoscimento grande, ampio, solenne della aeronavigazione quale forma solida e franca di attività civile e sta, secondariamente, nella sanzione — che, allo stato attuale della discussione, è augurio ed insieme speranza vivissima — di pochi capisaldi essenzialmente liberali, ai quali si informeranno non meno le convenzioni internazionali più precise dell'avvenire, che le leggi interne che ogni Nazione detterà prossimamente.

Questo ultimo aspetto della questione è forse, quello che più di ogni altro ha inspirato l'opera del Touring: il quale, in Italia, se non è il solo depositario delle aspirazioni nostre, se non è il solo organo di tutela dei vasti interessi industriali e turistici dell'aeronautica italiana avvenire, è però certamente pel momento, e sarà forse anche in avvenire, l'ente che meglio accentra i voti ed interessi, è l'ente che con maggiore libertà di azione e con maggiore efficacia può addossarsi questo compito di preparazione e di tutela, all'ora attuale, non facile.

***

Crediamo opportuno pubblicare in sunto e nei punti più essenziali qualche documento e saggio di giurisprudenza nazionale aeronautica, la splendida relazione della Sotto Commissione Italiana di turismo redatta dal Prof. Buzzati.

I. — *Distinzione fra aerostati pubblici e privati.*

La S. C. si occupa esclusivamente degli aerostati privati in quanto che questi sono i soli che attualmente interessano il turismo aereo.

II. — *Se l'aerostato debba avere una nazionalità.*

Prescindendo dalle considerazioni d'ordine superiore (giuridiche, politiche, ecc.), la S. C. ritiene che anche per ragioni turistiche debbano avere una nazionalità. E' questa infatti una *conditio sine qua non* affinchè gli aerostati sieno suscettibili di una identificazione obbligatoria ed autentica.

III. — *Se l'aerostato debba avere un permesso iniziale di navigazione ed a quali condizioni.*

Se il permesso consiste nel regolare possesso di uno o più documenti che attestino e comprovino la nazionalità o l'identificazione ed ecc. dell'aerostato, la risposta non può essere dubbia.

Ma diverso è il caso ove il permesso debba esser anche la conseguenza di un esame tecnico obbligatorio ed ufficiale, comunque effettuato, dell'aerostato. La S. C. infatti è contraria in massima a qualsiasi esame siffatto... Non appare infatti — nel presente stato di fatto almeno — quali sarebbero i vantaggi di un controllo tecnico statale degli aerostati, mentre sono evidenti le difficoltà pratiche per esercitarlo e gli intralci che potrebbero derivarne all'uso ed allo sviluppo della navigazione aerea.

Ove però il postulato di tralasciare per ora ogni esame e collaudo tecnico ed ufficiale degli aerostati non prevalesse, pare alla S. C. esser almeno necessario distinguere fra i vari tipi di aerostati, e precisamente tra i palloni sferici da una parte ed i dirigibili ed aeroplani dall'altra. Nei primi infatti che non posseggono nè organi motori nè or-

gani di direzione, ecc., manca, si può dir così, la materia stessa di un qualsiasi esame. In via subordinata quindi la S. C. ritiene che l'esame dovrebbe essere tutt'al più ristretto ai dirigibili ed agli aeroplani.

IV. — *Se l'aerostato debba esser immatricolato nel suo paese d'origine ed a quali condizioni.*

L'immatricolazione risulta necessaria per quanto si è accennato nel paragrafo II.

Pare a questa S. C. che mediante l'immatricolazione ogni aerostato dovrebb'essere chiaramente identificato, *nazionalmente, individualmente* e *come tipo*. In guisa cioè che fossero differenziati in modo evidente e sicuro i palloni sferici, i dirigibili e gli aeroplani rispettivamente. Sono ovvie infatti le ragioni per le quali è necessario che anche i profani, come doganieri, agenti di polizia, ecc., ecc., possano rendersi conto immediato senza possibilità di incertezze e contestazioni, di quale tipo di aerostato si tratti.

IV *bis*. — *Se convenga di pubblicare e scambiare fra gli Stati un elenco ufficiale degli aerostati.*

La S. C. non vede come questo potrebbe farsi senza lenti e macchinosi congegni amministrativi, il valore dei quali sarebbe di assai dubbia utilità pratica, ma per contro di certo e grave intralcio per la navigazione aerea. Si ponga mente infatti alla rapidità colla quale già ora si costruiscono alcuni tipi di aerostati — i palloni sferici, per esempio, ed alla rapidità e facilità con cui qualsiasi tipo di aerostato può essere scambiato tra persone di uno stesso paese od anche di paesi diversi. Ora è facile prevedere da una parte quale impaccio deriverebbe alla navigazione aerea — se un aerostato che cambia di nazionalità dovesse attendere prima di tornar a navigare che il mutamento in questione fosse ufficialmente pubblicato e notificato, nè meno evidenti sono le difficoltà che si opporrebbero a che gli elenchi ufficiali fossero esatti ed aggiornati, senza di che non solo non gioverebbero, ma diverrebbero fonte di confusione e di errori.

Si otterrebbe assai meglio lo scopo mediante l'immatricolazione e dei documenti di bordo degli aerostati per quanto concerne i veicoli e coll'obbligo di altri documenti per quanto riguarda i viaggiatori. Prescrivendo per esempio, che gli aeronauti debbano esser sempre muniti di passaporto e consigliando ed incoraggiando l'uso di documenti speciali rilasciati a cura di Società sportive e tecniche.

V. — *Se si debba imporre l'obbligo di assicurare l'identificazione degli aerostati, a terra od in movimento mediante segnali esteriori.*

Questo obbligo appare come una conseguenza necessaria di quanto si è detto più sopra: le indicazioni della immatricolazione debbono essere quanto più è possibile evidenti.

VI. — *Se si debbono richiedere prove di attitudine al personale dell'aerostato.*

Il rilascio di brevetti di pilota è già entrato nelle consuetudini sportive. La S. C. ritiene utile di obbligare chiunque intenda navigare con un tipo di aerostato, di ottenere il diploma di pilota pel tipo prescelto (sferico, dirigibile, aeroplano). Ma la S. C. pensa che, almeno per ora, i brevetti di pilota dovrebbero esser rilasciati a cura delle Società tecniche o sportive a ciò autorizzate.

VI. — *Delle regole internazionali da imporsi agli aerostati in partenza, sia per l'aerostato propriamente detto, sia pel personale di servizio. I passeggeri ed il carico.*

Se si debba proibire o disciplinare il trasporto di determinati oggetti.

Se più specialmente si debba permettere agli aerostati di trasportare od usare apparecchi radiotelegrafici.

Questa S. C. ritiene che un ben studiato sistema di immatricolazione e l'obbligo dei documenti di cui accennammo al paragrafo IV *bis* forniscano agli Stati mezzi praticamente efficaci per tutelare gli interessi pubblici e privati di cui hanno cura.

Teme poi altri provvedimenti restrittivi, mentre non recherebbero sensibile vantaggio agli interessi che si voglion difendere, intralcerebbero l'uso e lo sviluppo della navigazione aerea.

VIII. — *Dei documenti di bordo di cui devono essere muniti gli aerostati.*

Quali siano questi documenti, risulta dalla considerazione fatta ai paragrafi 2, 3, 4, 5, essi sono cioè:

a) documenti comprovanti l'immatricolazione ed eventuale adempimento delle formalità necessarie per ottenerle; *b*) brevetti di pilota del personale tecnico viaggiante; *c*) passaporti di tutti i passeggeri; *d*) documenti doganali.

IX. — *Se si debba per garantire la sicurezza della circolazione, da una parte imporre agli aerostati in movimento alcune misure di precauzione — segnali visibili e sonori, direzione da seguire, ecc., e d'altra parte stabilire sul terreno delle indicazioni speciali che faciliterebbero il riconoscimento di speciali punti.*

Che gli aerostati debbano disporre di segnalazioni luminose e sonore non può esser dubbio, e non sarà difficile trovare opportuni e semplici dispositivi per delle segnalazioni. Più difficile è l'indicazione della direzione da seguire. Quanto alle indicazioni sul terreno, la loro utilità sarebbe grandissima, ma evidentemente gravi difficoltà ed ostacoli tecnici e sopratutto finanziari si frappongono al diffondersi ed estendersi anche relativo di siffatte indicazioni, le quali dovrebbero anche segnalare i punti più specialmente pericolosi.

X. — *Delle regole internazionali da imporre all'atto dell'atterramento — se si debba restringere la libertà d'atterramento — segnali d'atterramento (visibili e sonori).*

Comunicazione internazionale delle zone proibite o pericolose.

Sebbene le condizioni attuali della navigazione aerea rendano impratico restringere la libertà d'atterramento, ogni Stato può vietare, fuorchè in casi di forza maggiore, la discesa in certe zone.

Le segnalazioni d'atterramento dovrebbero essere visibili e sonore in modo da integrarsi e completarsi a vicenda. E' chiaro infatti come in alcuni casi sarà più facile ed opportuno servirsi di segnali acustici in altri di segnali visibili. La comunicazione fra i varî Stati delle zone proibite riuscirà di grande utilità inquantochè gli aeronauti conoscendole potranno più facilmente evitarle.

Utilissima per quanto difficile riuscirebbe per la notificazione delle zone pericolose, cioè inadatte all'atterramento per la configurazione e le speciali condizioni del terreno.

XI. — *Quali obblighi si debbano imporre dopo l'atterramento alle persone che si troveranno sull'aerostato, a salvaguardia degli interessi di polizia e doganali.*

Non si vede per quale ragione misure speciali di polizia dovrebbero instaurarsi quando l'ingresso è per sè stesso più palese e quando lo straniero ha l'obbligo di esser munito di documenti che non sono normalmente obbligatori per tutti gli altri viaggiatori. Qui s'intende in tesi generale, poichè speciali misure di polizia possono addottarsi quando l'ingresso avvenga in una zona proibita e ciò per ragioni ovvie di sicurezza dello Stato ed anche per evitare noie agli stessi viaggiatori.

Lo stato di fatto è *teoricamente* ben diverso per quanto riguarda gli interessi doganali. Teoricamente si è detto perchè allo stato attuale della navigazione aerea non si può ragionevolmente presumere che essa leda sensibilmente gli interessi doganali dei varî Stati.

XII. — *Se l'aerostato stesso debba essere esentato dal pagamento dei diritti doganali ed a quali condizioni.*

Partendo dall'analogia tra gli aeronauti e le navi, pare a tutta prima che l'aerostato in navigazione debba andar esente da dazî doganali. Ma anzitutto tale analogia è più apparente che sostanziale, e per ora almeno le vie dell'aria non sono che uno fra i varî mezzi in cui gli aerostati viaggiano. Per evitare le complicazioni di una svariata casistica, pare alla S. C. che il mezzo migliore e più semplice sia quello di lasciare gli aerostati sotto la regola comune e di istituire per essi degli speciali documenti che abbiano funzione e scopi analoghi a quelli dei trittici per gli automobili.

La presente Rivista è stampata con carta patinata della Ditta A. Binda e C. - Milano.

Informazioni

Aeronautica

— Il dirigibile tedesco Zeppelin che sotto il nome di *Deutschland* faceva da qualche tempo servizio viaggiatori fra Dusseldorf e Dortmund è rimasto vittima di un grave accidente.

Sorpreso dalla tempesta il 28 giugno u. s. lottava per un'intera giornata contro le furie del vento, vagando fra Dusseldorf, Bochun, Osnabruch e Dortmund.

Sulla sera, esaurita la zavorra, il pallone calava al suolo andando ad impigliarsi fra gli alberi della foresta di Teutoburgelvalds. Il pallone rimaneva quasi distrutto.

Il numeroso equipaggio, composto in prevalenza di giornalisti di tutte le nazioni, rimase incolume.

Aviazione

— *Come si pronunzia il nome di Paulhan.* — Il nome del grande aviatore ha dato luogo ad una interessante dissertazione linguistica, e *Le Temps* di Parigi racconta d'un pedante letterato che si rifiutò di partecipare alla gioia francese per il successo del *raid* Londra-Manchester non potendosi rassegnare a sentire i parigini chiamare il celebre aviatore, *Paulan* e non *Pauillan* come si dovrebbe chiamare. Egli sostiene che nella maggior parte dei paesi della lingua d'oc, l'*lh* si pronunzia molle e cioè *ill* come era anticamente scritta. Pronunziamolo pure alla nuova maniera, peccato però che forse non ci capirà nemmeno lui.

— Il ten. Savoja, su biplano Farman, compì il 30 giugno un volo ragguardevole in linea retta partendo dal suo *hangar* di Centocelle e giungendo, dopo 25 minuti di volo regolarissimo, a Vigna di Valle, ove — come è noto — risiedono gli *hangars* dei nostri dirigibili militari.

Notiamo che questo è il primo esempio di turismo aereo dato da un aviatore italiano.

— Nel *meeting* aereo di Rouen, chiusosi il 26 giugno, la gara della distanza diede i seguenti risultati di classifica: 1. Dickson su *Farman* con 748 chilometri; 2. Cattaneo su *Bleriot*, con 738 chilometri; 3. Latham su *Antoinette* con 521 chilometri.

Alpinismo

— *Il nuovo presidente del C. A. I.* — Il 12 giugno convennero presso la sede centrale del C. A. I. in Torino i delegati delle diverse Sezioni del Regno e chiamarono con votazione unanime a reggere le sorti del nostro massimo istituto alpinistico il cavaliere Guido Rey, notissimo anche all'estero pel suo *Cervino* e per una serie di scritti che vennero tradotti in diversi idiomi creandogli una ben meritata fama di aristocratico ed elegante scrittore. Il cav. Rey, un vero poeta della montagna, si accinge a guidare una istituzione verso la quale sono rivolti gli sguardi di tutti coloro che sono convinti del bisogno di temprare le energie dei giovani al contatto dell'alpe.

— *Conferenza Brunialti.* — A Genova nel palazzo Ducale l'on. Brunialti tenne il 14 c. m. la sua conferenza *Monti e Valli Trentine* illustrata da numerose e magnifiche proiezioni fotografiche ottenendo un caloroso successo.

— *Congresso Internazionale Alpinistico.*— Questo Congresso che si doveva tenere in Roma nel venturo anno venne rimandato al 1915 in occasione del cinquantenario di fondazione del C. A. I.

— *Accampamento in Valnoutey.* — Dall'8 al 22 agosto sul piano dell'Erfolet nell'alta Valnoutecy (Cogne) dinanzi ai scintillanti ghiacciai del Gran Paradiso gli studenti alpinisti d'Italia pianteranno le loro tende. Anche i non soci della Stazione Universitaria del C. A. I. possono prendervi parte purchè accompagnati da un socio. Si può avere il programma illustrato chiedendolo alla Commissione organizzatrice presso il Caffè Alfieri, via Po, Torino.

Archeologia — Arte

— La fanciulla d'Anzio offre sempre materia di discussione ai dotti italiani e stranieri.

Il prof. Svoronos, direttore del Museo di Atene, ha creduto di poter svelare il mistero che circonda la splendida opera d'arte, singolare ornamento del museo nazionale romano.

Il valoroso archeologo greco in una conferenza tenuta davanti ad un pubblico di studiosi dell'antica arte ellenica, come è soltanto concesso di convocare in Atene, ha dato conto delle sue ricerche per concludere che la bella fanciulla rappresenta la profetessa Manto, figlia dell'indovino Tiresia, già venerata in Anzio come nume tutelare. Per questa ragione Nerone avrebbe fatto trasportare dalla Grecia nella sua città prediletta il gruppo di Tiresia e Manto scolpito da Senofonte d'Atene e da Callistonico di Beozia per il tempio di Tiresia in Tebe. Come poi la statua di Manto fu separata da quella del padre? Questo ed altri interrogativi ci rivolgono i dotti. Una cosa intanto è certa: il merito cioè del Governo nostro nell'aver voluto assicurare a qualunque costo il bellissimo simulacro della Vergine Tebana alle collezioni dello Stato.

— La Mostra dei ritratti del settecento a Milano è riuscita una vera glorificazione per frate Vittore Ghislandi, un umile monaco di cui finora il gran pubblico ignorava perfino il nome. Mentre la pittura fu come un privilegio dell'ordine domenicano,

FERRO-CHINA-BISLERI
QUORE TONICO
COSTITUENTE DEL SANGUE
OCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
QUA MINERALE DA TAVOLA
ELICE BISLERI & C. MILANO
VOLETE LA SALUTE??
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

CANDELA "GARANTIE,,
Fabbricata da C. Schlumpf-Arbon - Patente 39775 D. R. G. M.
Meravigliosa per la semplicità - Completamente smontabile
Regolarità di funzionamento - Solidità e Resistenza
L'unica premiata con classifica generale ed unanime al *Grande Concorso dei Veicoli industriali* organizzato dall'A. C. di Francia. — Per informazioni o richieste rivolgersi ai Rappresentanti Generali e Depositari:
F.lli COEN - Via S. Andrea, 5 - MILANO
IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES

la musica reclutò valenti cultori nelle file dei Francescani che anche adesso vantano un insigne compositore. Tuttavia i gesuiti e i cappuccini diedero dei valenti proseliti all'arte pittorica, ed ora i carmelitani col loro Fra Galgario — così era soprannominato il Ghislandi — veggono riconosciute anche le benemerenze di questa antichissima famiglia religiosa.

Grande arte invero quella del settecento nostro, che deve essere tolta dall'ingiusto oblio, e presentata degnamente agli italiani perchè l'ammirino e ne vadano orgogliosi.

— A Roma, l'Associazione Artistica Internazionale, ha raccolto nelle sue sale una interessante mostra di ritratti femminili, ordinata dall'illustre Adolfo Venturi che ne ebbe la felice ispirazione.

Fra i cento ritratti esposti sono degni di tutta l'attenzione quello di Costanza Perticari, la dotta figlia di Vincenzo Monti, robusta pittura del romano Agricola e l'altro, delicatissimo e suggestivo, che rappresenta la figlia di Ciro Menotti ed è opera del modenese Malatesta.

I ritratti di donne furono sempre i beniamini dei mecenati e dei collezionisti. In Italia e all'estero, fin dal seicento, vi furono ricchi signori o prelati che spesero somme ingenti in ordinazioni del genere ai più insigni pittori del tempo. Sembra che, anche adesso, il gusto gentile non sia tramontato, se in America un ritratto femminile dipinto dal celebre Franz Halz è stato venduto all'asta Yerckes per l'enorme somma di 685 mila lire!

— Un bozzetto in terracotta per la sontuosa tomba di Papa Innocenzo XI, Odescalchi, in San Pietro in Vaticano, fu di recente acquistato pel Museo del Bargello in Firenze. E' un modello firmato dallo scultore francese *Monnot* che poi l'eseguì con qualche variazione. L'interessante opera d'arte stava per abbandonare l'Italia e lo Stato lo ha impedito acquistandolo come gliene dà diritto la legge.

Ormai — questo piccolo fatto lo dimostra — la vigilanza e l'oculatezza sono tali che non si avranno più a lamentare trafugamenti o concessioni di nessuna sorta.

— Gli studiosi tedeschi avranno dunque il piacere di pubblicare per i primi le lettere inedite di Michelangelo scoperte nell'archivio del conte Rasponi in Firenze da uno studioso italiano, al quale si potrebbe ripetere il virgiliano *Sic vos, non vobis.* Le vivaci polemiche, che si sono svolte intorno a questo incidente, non cambiano di un ette il fatto veramente doloroso pel nostro amor proprio nazionale. Il ricco italiano, anche solo di cinquanta anni fa, non avrebbe certo consentito che i documenti del proprio archivio fossero pubblicati da stranieri. Egli avrebbe anzi pensato a sostenere del proprio le spese di stampa. I patrizi di Roma, di Milano, di Firenze diedero ben altri esempi di amor patrio quando l'idea nazionale non era che un sogno di accademici e di letterati e sulla penisola scorazzavano ancora austriaci e spagnuoli contendendosi il dominio delle nostre più belle provincie.

— Non uno, ma due monumenti ha ormai la Francia innalzato a Giulio Verne, lo scrittore dei fantastici viaggi che formano la delizia dei ragazzi da oltre mezzo secolo.

Prima Amiens, dove il Verne aveva trascorso gran parte della sua vita, gl'innalzò una statua: ora è la volta di Nantes, la città natale che si ricorda del figlio diletto.

— A Guido Monaco, il frate artista che rinnovò le teoriche musicali del medio evo, è stata eretta una lapide nell'Abazia di Pomposa dove egli lungamente abitò. Le pareti dell'antico e glorioso cenobio — che ora il Governo italiano va gradatamente restituendo all'ammirazione degli studiosi — risuonarono di lodi e di canti in onore del grande Aretino, uno dei pionieri e dei precursori della grande arte nostra.

— Una bella vittoria dell'arte italiana fu quella riportata dallo scultore Ximenes nel Concorso internazionale per un monumento allo Czar Alessandro II in Kiew.

La Russia che, fin dal quattrocento, vide gli artisti italiani contribuire colle loro creazioni allo splendore della Corte di Mosca prima e di quella di Pietroburgo poi, è ormai avezza da secoli al predominio dell'arte nostra. Chiese, palazzi, teatri, ponti, fontane, attestano la singolare fecondità del nostro genio artistico in modo tale che lo stile architettonico, così detto russo, non è altro che una concezione artistica italiana influenzata dagli elementi bizantini predominanti sempre, per via della religione, nel paese degli Czar.

— L'Accademia francese ha eletto per uno dei quaranta immortali monsignor Duchesne, illustre archeologo e storico, che dirige a Roma la Scuola archeologica francese residente a Palazzo Farnese. Il dotto prelato non poteva ambire premio più alto alle sue nobili fatiche che tanto contribuirono a illustrare alcune delle più ardue questioni di Roma cristiana e papale.

— Il prof. Milani, direttore del Museo Archeologico di Firenze, non è dell'opinione del prof. Svoronos e, con erudite notizie, saviamente interpretate, propende a credere che la bella Fanciulla rappresenti la Fortuna Vittoriosa, una delle due statue della Fortuna Anziate che erano collocate entro la rispettiva nicchia nella torre del Faro in Anzio.

Quindi non Cassandra, secondo il Comparetti e non Manto secondo lo Svoronos, ma la Fortuna Anziate. L'altra statua gemella, della Fortuna felice, è tuttora in possesso del principe Aldobrandini.

L'interpretazione dell'illustre archeologo fiorentino è certo confortata da argomenti solidissimi.

— Un'altra magnifica statua è stata restituita dal sottosuolo di Roma, eseguendosi dei lavori da un privato nei pressi di via Labicana. E' una statua di Augusto imperatore, raffigurato mentre si appresta a compiere una cerimonia rituale. Forse con la destra egli innalzava sull'ara la patera delle libazioni. Ma il braccio manca: il resto del simu-

lacro è di una conservazione veramente superba. La testa, ricoperta dal lembo della toga, come prescriveva il rito, è perfettamente intatta : caso rarissimo. E' di marmo pario ed eseguita con una tecnica così meravigliosa che dà tutta l'illusione di una carnagione ancora fresca. Le sembianze sono quelle caratteristiche della famiglia Giulia e quantunque lievemente idealizzate possono riguardarsi come un ritratto, scolpito vivente Augusto stesso.

Il corpo della figura non ha gli stessi pregi di raffinato lavoro. E' in marmo greco, ma di qualità inferiore, tuttavia la tunica e la toga dell'imperatore hanno larghi ed eleganti partiti di pieghe. Mentre dunque la testa deve senz'altro attribuirsi ad un insigne artefice greco dell'età augustea, il resto della figura può ritenersi scultura del terzo secolo.

Ad ogni modo la Direzione generale di belle arti ben provvide agli interessi del nostro patrimonio artistico ordinando che la statua fosse subito tolta dal luogo di scavo e trasportata al Museo delle Terme, che si arricchisce così di un'altra opera d'arte d'incomparabile valore.

Automobilismo

— Verso la fine del prossimo luglio sarà principiato il servizio automobilistico da Palagonia alla stazione ferroviaria di Scordia per trasporti postali e passeggeri.

— L'on. Sacchi, Ministro dei Lavori Pubblici, ha confermato la Commissione presieduta dall'on. senatore Salvarezza per la graduazione della concessione di sussidio ai pubblici servizi automobilistici, ed ha invitato la Commissione stessa ad iniziare i suoi lavori entro il 15 giugno p. p.

— E' stata inaugurata la linea automobilistica Genova-Torriglia.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole sulla domanda del Comune di Treia per un sussidio chilometrico al progettato servizio automobilistico Treia-Macerata.

— Lo stesso Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha emesso voto favorevole per il servizio automobilistico Terni-Visso-Tolentino-Camerino.

— E' incominciato il servizio per trasporti automobilistici nel percorso Schio-Rovereto e Schio Recoaro. Dal 16 al 30 giugno e dal 16 al 30 settembre vi sarà una sola corsa giornaliera di andata e ritorno. Dal 1° luglio al 15 settembre, oltre alle corse accennate, vi sarà un automobile che partendo da Rovereto alla 8,20 del mattino arriverà a Schio alle 12,10. Ripartirà alle 4,20 per far ritorno a Rovereto alle 8 della sera.

— E' stato migliorato ed esteso il servizio automobilistico da Gattorna a Genova, tanto per Recco, quanto per Chiavari.

— E' stata istituita a Trieste una linea automobilistica urbana, con partenze dal Caffè Fabris (piazza della Caserma) alle 9, alle 15, ed eventualmente anche alle 16. Alle domeniche e feste, corse speciali per Opicina.

— Il primo giugno è cominciato il servizio automobilistico Belluno-Pieve-S. Vito Cadore. Da Belluno a Pieve di Cadore si avranno 3 corse giornaliere; da Pieve a S. Vito Cadore se ne avranno due.

— Anche quest'anno sarà istituito nella stagione estiva un servizio di automobili fra la stazione di Pontedera e i Bagni di Casciana.

— E' stato attivato un servizio automobilistico Montesilvano-Penne e viceversa per trasporto pacchi e viaggiatori.

— Il primo giugno venne inaugurato ininterrottamente il servizio automobilistico Canicatti-Sommatino-Riesi.

Ferrovie

La ferrovia a dentiera Chamonix-Montenvers. — Uno degli principali obbiettivi di chi si reca a Chamonix è l'escursione del *Montenvers* e del *Mer de Glace*. Questa escursione finora si faceva a o piedi o a dorso di mulo oppure in lettiga per una cattiva strada mulattiera. Col mulo e una guida l'escursione richiedeva una giornata e costava 20 lire. Colla ferrovia che nella prossima estate funzionerà per la seconda volta, la spesa è di sole 12 lire per l'andata e il ritorno, e l'ascesa non richiede più di 50 minuti e può esser fatta anche col tempo cattivo.

La linea parte da Chamonix nella direzione del colle di Balme, prima in orizzontale ed a semplice aderenza, ma dopo un centinaio di metri comincia la pendenza dell'80 per mille armata a dentiera.

La linea traversa il torrente Greppon e guadagna l'altipiano del Planard, mantenendosi sempre a mezza costa in una foresta che non nasconde la vista dell'Argentière, il colle di Balme e dei Montets e tutta la catena delle punte rosse. Girando a mezzo cerchio sul colle del Planard la linea raggiunge la prima stazione al 19° ettometro, donde l'occhio abbraccia il lato opposto della valle, cioè la cresta del Monte Bianco che scende sull'*Aiguille du Gouter* e il colle di Voza. La seconda fermata è sotto la fontana di Caillet al 36° ettometro. Di qui, la linea che ha ripreso il suo primo orientamento, sale alla pendenza del 219 per mille, lascia le regioni delle foreste per entrare in quella dei rododendri, gira intorno ad uno dei contrafforti della Punta di Charmoz e raggiunge infine il *Mer de Glace*, dominandolo all'altezza di 100 metri. La stazione finale di Montemers è intagliata nella roccia dei *Grands Charmoz*. La linea è lunga cinque chilometri e mezzo.

La ferrovia giroscopica a rotaia unica. — La ferrovia a rotaia unica inventata dall'ingegnere inglese Brennan e basata sull'impiego di un apparecchio stabilizzatore in cui si utilizza il giroscopio (i lettori furono posti al corrente di questa invenzione nell'articolo sulla *Ferrovia dell'avvenire* ed in una nota del fascicolo dicembre 1909) va entrando nel campo dell'attuazione. Il 25 febbraio

scorso nella fabbrica di Gillingham nel Kent (Inghilterra) furono fatti interessantissimi esperimenti in presenza di molti scienziati, ingegneri e ufficiali dell'esercito, nonchè rappresentanti dei governi coloniali. Le prove hanno avuto esito brillantissimo al quale si è interessato specialmente l'elemento militare, perchè le prime applicazioni che questo tipo di ferrovia potrebbe avere sono appunto quelle di carattere militare, data la facilità con cui si può costruire l'armamento a rotaia unica il quale si adatta facilmente al terreno comportando curve di piccolissimo raggio sia in senso orizzontale che in senso verticale. Per creare una ferrovia a rotaja unica anche in località accidentate basta un limitatissimo lavoro di sterro. Nelle prove di cui parliamo il veicolo motore che ha dimensioni superiori alle normali perchè è lungo m. 12, pesa a vuoto 22 tonnellate e può portare 15 tonnellate di carico, percorse uno sviluppo circolare di 32 metri di raggio a velocità di 32 chilometri l'ora, e in altro punto del tracciato incontrò curve in senso inverso di 10 metri di raggio e le superò senza dificoltà alcuna, allo stesso modo che vinse pendenze del 7 e più per cento.

L'armamento è costituito da una rotaja del tipo ordinario, colla parte superiore leggermente arrotondata perchè possa esser meglio abbracciata dalle ruote a doppio bordino del veicolo, poggiata su traverse di legno della lunghezza di un metro. Nelle curve non ha bisogno di speciali adattamenti.

Riuscirono molto interessanti gli esperimenti di carico e scarico. L'apparecchio stabilizzatore agisce automaticamente, ma il manovratore può modificare la sua azione in maniera che il veicolo resti fermo e inclinato più o meno dal lato che si desidera. Ciò naturalmente rende assai più facili le operazioni di carico e scarico specialmente dove debbono essere fatte a mano.

— *Da Capo al Cairo.* — Uno dei più giganteschi progetti ferroviarî è quello che dovrebbe rendere possibile l'attraversamento di tutta l'Africa nel suo senso longitudinale. Attualmente si va in ferrovia da Capetown alla frontiera del Congo belga, distante 2200 chilometri dal Capo di Buona Speranza. Dalla frontiera a Fort Abercoru, punto estremo meridionale del lago Tanganyka, corre una distanza di circa 650 chilometri ancora non percorsa da ferrovia alcuna. Supponendo costruita una linea traversante in parte il Congo, in parte la Rodesia del nord-est, il viaggiatore lascerebbe il treno a Fort Abercoru e raggiungerebbe col battello un porto situato a nord del lago, cioè Ujiji o Usumbura. Di là proseguirebbe per 400 chilometri e raggiunto il lago Victoria Nyanza, lo traverserebbe con battello sino a Port Florence, termine attuale della ferrovia dell'Uganda, che, come si sa, raggiunge a Mombasa la costa. Sono in corso trattative per prolungare la ferrovia dell'Uganda sino all'Albert Nyanza, dopo del quale non sussisterebbe che una piccola lacuna prima di raggiungere le ferrovie egiziane.

Dal Cairo viaggiando verso il sud, si può andare sino a Fort Berkeley: di qui all'Albert Nyanza non corrono che 300 chilometri. Prolungata che sia la ferrovia dell'Uganda, basterà costruire questi 300 chilometri per completare la grande arteria di comunicazione parte per ferrovia, parte per battello dal Capo al Cairo.

Ma da qualche tempo si parla anche di diversi progetti intesi a stabilire una comunicazione tutta ferroviaria, eliminando la traversata dei laghi. Uno di tali progetti consiste nel prolungamento verso il nord, attraverso il centro del Congo fino a Stanley Ville, sul fiume Congo, della linea del Capo. Poi questa si dirigerebbe al nord-est per collegarsi alla Rete egiziana a Fort Berkeley. Un progetto veramente grandioso!

— *La ferrovia del Bernina.* — E' prossima al compimento questa linea che congiungendo Tirano a Pontrecina e S. Moritz costituiva una nuova comunicazione internazionale attraverso le Alpi, per quanto non destinata al grande traffico. Attualmente sono aperti all'esercizio i due tronchi estremi che vanno, quello a nord, da St. Moritz all'Ospizio del Bernina sino a Alp Grum e quello a sud da Tirano a Poschiavo sino a Cavaglia: resta da aprire il tratto intermedio da Alp Grum a Cavaglia.

L'intera linea avrà la lunghezza di chilometri 60. Essa ha lo scartamento di un metro, eguale cioè a quello della rete delle Alpi Retiche alla quale si congiunge. Destinata ad un movimento turistico, raggiunge pendenze massime del 70 per mille ed ha curve di soli 45 metri di raggio.

Sarà tutta esercitata coll'elettricità. L'energia occorrente (circa 3000 cavalli) vien fornita dalla grande Officina generatrice eretta a Campocologno dalla Società delle forze motrici di Brusio che utilizza le acque del Poschiavino all'uscita del lago di Poschiavo. La corrente di alimentazione è continua a 750 volt; ogni vettura ha 4 motori da 75 cavalli.

Il viaggio da Tirano a St. Moritz potrà effettuarsi in 3 ore circa, salendo dal livello di 430 metri (Tirano) a quello di 2260 (Ospizio del Bernina) per poi ridiscendere a metri 1770 (St. Moritz).

Alla nuova interessantissima linea non potrà mancare un fortissimo movimento di viaggiatori: basta tener presente che nel solo mese di Agosto 1909 sui due tronchi già aperti vennero trasportati circa 78 000 persone.

— *Ferroviopoli.* — Così può tradursi il nome di « Road Town » che uno scrittore americano, Mr. Chambless, dà alla sua immaginosa concezione di una città di speciale struttura, resa possibile dalla razionale applicazione dei moderni trasporti celeri.

Si tratterebbe di sostituire ai sudici « tenement houses » in cui per lo più si affollano i nostri emigranti, una città di casette a due piani, adatte per una o due famiglie e fornite di acqua, luce elettrica, telefono e quant'altro è richiesto dalle esigenze dell'igiene e del *comfort* moderno. Le casette sarebbero costruite col sistema dell'Edison, vale a dire con un getto di calcestruzzo in apposite forme, in modo da ridurre quasi a nulla la mano d'opera e quindi il prezzo della costruzione, esse sarebbero tutte provviste del giardinetto, considerato sempre necessario a completare la casa ideale.

Ma poichè queste abitazioni, per riuscire di costo accessibile alla media borghesia ed agli operai, do-

PLAQUES JOUGLA PAPIERS

CICLI ATENA
Società Cicli Atena - Piazza Castello, 16 - MILANO

GRATIS AI SOCI DEL T.C.I.
IL CATALOGO MODELLI 1910
CICLI DEI !!!
I PIÙ ESTETICI, PERFETTI
OFFICINE DEI MILANO via PASQUALE PAOLI 4

vrebbero essere costruite in località eccentriche, il problema più grave da risolvere è quello di porle in rapida e pronta comunicazione colla città. Questa funzione è dal progettista affidata ad una rete ferroviaria del sistema giroscopico ad una sola rotaia di cui abbiamo già discorso ai nostri lettori. I treni sarebbero velocissimi; in modo da ridurre al minimo la durata del viaggio, e sarebbe risparmiata perfin la fatica di percorrere il tratto intercedente fra la casa e la prossima stazione di « monorail » giacchè le strade sarebbero dotate di marciapiedi mobili, in continuo cammino.

La ferrovia a rotaia unica, oltre che trasportare i viaggiatori del nuovo quartiere, farebbe altresì il servizio delle vettovaglie, giacchè il progettista ha pensato anche al modo di centralizzare i servizi di cucina e cantina, per far sì che i fortunati abitanti di « ferroviopoli » possano procurarsi il pranzo e la cena col solo disturbo di telefonare la lista al ristorante comune e ritirare all'ora voluta le pietanze fumanti da un ascensore in comunicazione colla rete sotterranea.

Non è difficile che il progetto trovi presto o tardi una più o meno completa attuazione.

— *Ferrovie della Basilicata e della Calabria.* — E' innanzi alla Camera un progetto di legge per la concessione all'industria privata di una rete ferroviaria in Basilicata ed in Calabria. Questa rete comprende anzitutto tre linee già decretate da tempo, una che partendo da Grumo Appula sulla ferrovia in esercizio Bari-Gioia del Colle fa capo ad Atena sulla Sicignano-Lagonegro avendo in comune colla Potenza-Metaponto il tronco Ferrandino-Pisticci, una seconda che va da Potenza, il capoluogo della Basilicata a Nova Siri sulla littorale dell'Jonio; una terza che da Gravina sulla Spinazzola-Gioia del Colle reca ad Avigliano sulla Foggia-Potenza. Le tre linee sono a scartamento di un metro e quei tratti di ferrovia ordinaria che s'incontreranno nei rispettivi tracciati saranno utilizzati colla interposizione di una terza rotaia, in modo che potranno servire sia per convogli col materiale a scartamento normale sia per quelli con materiale a scartamento ridotto.

Inoltre, si costruirà a scartamento ridotto la Lagonegro-Spezzano, e allo scopo di riunire in unica rete le linee lucane e calabresi, si adotterà lo stesso temperamento della terza rotaia sulla Sibari-Cosenza-Pietrafitta, raggiungendo colla Pietrafitta-Rogliano prolungata la Santa Eufemia-Catanzaro, e collegando con altre nuove linee Pedace a Cotrone, per la Sila, Monteleone a Serra Mongiana con diramazione a Soverato, Rogliano a Marcellinara le Saline di Lungro a Spezzano Albanese.

Le nuove linee e i tronchi di quelle esistenti costituiranno una rete a sè di 1200 chilometri, assolutamente indipendente dalla Rete dello Stato, racchiusa dalle linee litorali che servono alle grandi comunicazioni dirette, con sbocchi diretti al mare dal versante ionico come dal versante tirreno e con frequenti contatti colle ferrovie principali. Lo scartamento ridotto permetterà di eliminare uno dei più grandi difetti delle linee che attualmente servono la Basilicata e la Calabria, cioè la distanza delle stazioni dagli abitati, inquantochè le linee di un metro possono meglio di quelle a scartamento normale sposare la forma del terreno e adattarsi alle regioni montuose con pendenze alquanto sentite e curve ristrette.

Non v'è dubbio che, migliorate così le comunicazioni, le condizioni economiche della Basilicata e della Calabria ne sentiranno grande vantaggio e saran fatte conoscere regioni che, come quella della Sila, è ricca di aspre, ma attraenti bellezze.

Filonautica

— *Una crociera Dower-Bruxelles.* — A similitudine di quanto sta approntando il Touring per il 1911, la Crociera motonautica Torino-Roma, il *Yacht Club d'Ostenda* col *Motor Yacht Club de Belgique* d'accordo col *British Motor Boat Club* stanno organizzando una regata — che diventerà annuale — per autoscafi con partenza da Dower e termine ad Ostenda. Da quest'ultima città a Bruxelles, la regata diventerà crociera libera anche alle imbarcazioni locali. Il programma avrà la sua effettuazione nel mese di luglio ed il giorno 19 corrente avrà luogo una corsa *handicap* da Ostenda a Zeebrugge.

Il 20, concorrenti e ospiti andranno da Ostenda a Bruges. Il 22, la carovana sarà aumentata delle flottiglie a motore del *Royal Soiling Club*, del *Yacht Club de Gand* e del *Motor boat Club des Flandres* e si porterà a Gand dove il giorno appresso avranno luogo delle regate motonautiche sul magnifico canale di Ternenzen.

Altre regate, avranno la loro effettuazione su percorso Anversa-Rupelmonde ed il 29 finalmente la carovana arriverà a Bruxelles dove un grande banchetto offerto dal Municipio sarà giusto termine della lunga escursione.

— *Il Touring Club de France* ha organizzato e portato a buon fine il 5 del corrente mese di giugno un'importante riunione nautica comprendente delle regate, delle gare di nuoto a *watergolo*, una sfilata ed una festa veneziana alla sera.

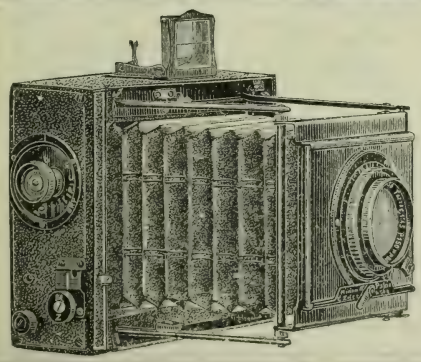
Il tutto ha incontrato il più vivo successo.

— *Le regate di Kiel.* — Tutti gli anni per spinta efficace dell'imperatore Guglielmo a Kiel hanno luogo delle importanti regate a vela e motonautiche. Anche quest'anno avranno luogo a principiare dal 12 luglio che vedrà lo svolgersi della prima prova per la Coppa del *C. V. P.* riservata ai 6 metri.

La *settimana* avrà principio il 21.

— *Il British International Trophy* vinto lo scorso anno dall'America ed attualmente detenuto dalla stessa darà luogo il 20 agosto ad una lotta accanita fra i molti *racers* che vi prenderanno parte.

La prova avrà luogo nella baja di Hundington e vi parteciperanno tre *challengers* inglesi: uno di 12 metri attualmente in costruzione da Lauden del Duca di Westminster, già iscritto alle regate di Roma del 1911 organizzate dal Touring, un altro di 12 metri di Lord Howard de Walden ed uno di 40 piedi molto simile al *Maple Leaf* che trovavasi a Monaco quest'anno e che causa un'avaria non potè partecipare alle regate.



Per Fotografie di Sport

e per tutti gli altri scopi dei dilettanti le

Camere Minimum-Palmos

sono riconosciute come le migliori. Questi apparecchi sono fatti di metallo leggiero e di costruzione stabile. L'otturatore a tendina è regolabile fino a 1-1000 secondo e la sua larghezza si può leggere di fuori.

Catalogo N. 605 gratis a richiesta.

ICA **Società Anonima Dresda**

Fabbriche riunite di Camere, comprendente: Hüttig — Dr. Krüger — Wünsche — Zeiss - Palmos.

— *Per una rivincita.* — In Francia si è costituito un sindacato di noti *yachtsmen* che si propone di far costruire da Tellier e Panhard un *racer* di 16 metri che alle regate di Monaco possa prendersi la rivincita della sconfitta dello scorso anno e della conseguente assenza di quest'anno.

— *La Coppa d'Italia.* — Nel 1902 il Re d'Italia offriva al R. M. C. I. una bellissima Coppa che il Club destinava a *Challenge* per gli *yachts* di 5 tonnellate, antica stazza francese a similitudine della *Coppa di Francia* riservata a *yachts* di 10 tonnellate.

La prima sfida ebbe il suo corso nel 1903 tra *Titane* francese e *Melisanda* italiana la quale restava soccombente per sfortuna come le seguenti regate dimostrarono, e più brillantemente lo dimostrò nel 1904 sconfiggendo il campione francese *Pezzette* che gli era stato opposto.

Nel frattempo dal *T. Y. C. I.* veniva accolta la nuova stazza internazionale e la Coppa d'Italia venne destinata a *yachts* di 8 metri.

Il nuovo incontro ebbe luogo a Lido d'Albaro tra *Nila II* campione italiano contro *Pouchette*, francese, che ebbe la vittoria.

Tale sconfitta fu per noi dolorosa, ma un giovane *yachtman*, il marchese Cambiaso, sfidò senza indugio il Club vincitore affidando la costruzione del *challenger Gian Maria* a Bava di Sturla.

A Nizza si incontrarono ultimamente questo *yacht* col *defender* francese *Colette*.

La prima giornata fu fortunata per il campione italiano che vinse brillantemente la prova con un vantaggio di più che sette minuti, dimostrândosi capace di una maggior velocità e miglior tenuta nell'andatura di bolina.

Nelle due prove susseguenti nei giorni seguenti, *Colette* seppe dominare per pochi secondi il competitore conservando per tal modo la Coppa alla Francia.

Per dichiarazione degli stessi avversari però la sconfitta devesi attribuire ad una migliore conoscenza delle condizioni locali dell'equipaggio francese e ad un minor affiatamento dell'equipaggio italiano e, aggiungiamo noi, al fatto, comune agli italiani di affidare il comando di *yachts* di un certo tonnellaggio a *skiffers* estremamente abili ma troppo allenati sulle piccole costruzioni e piuttosto manovratori per proprio conto che atti a far manovrare gli altri.

Comunque speriamo che presto anche una nuova sfida venga portata su questa bella Coppa e speriamo che il si dice essere il nuovo sfidante S. A. il Duca degli Abbruzzi sia vero.

— *Lo Sport nautico in Ispagna.* — Il giovane Re di Spagna è un ardente ed appassionato *yachtman* così da creare, è la vera parola, in Spagna così refrattaria di solito ad ogni forma di *sport* che non sia la corrida, dei centri della massima importanza.

A San Sebastiano avranno luogo delle regate dal 10 al 18 luglio, a Santander dal 20 al 26 e a Bilbao dal 25 al 31 agosto.

Fra i nuovi *yachts* si noteranno ben sette di 7 metri, uno dei quali del Re.

La Sonderklasse, particolarmente numerosa, sarà mantenuta e quasi ciò non bastasse la Spagna porterà in America per le regate di Marblehead del 5 settembre *Chonta* di Bilbao, *Morquito* di Santander e *Pafoose* di San Sebastiano.

Il Royal Club di Barcellona costruirà uno *chalet* che sarà senza dubbio il più bello di tutta la Spagna e Santander inaugurerà la propria nuova sede.

Come si vede un cammino enorme fatto in pochissimi anni per merito del suo Re.

E così l'Italia resta superata anche dalla Spagna. Un'altra frase fatta che se ne va!

— *Anc-en-ciel* è stato prescelto dal *Cercle de la Voile* di Parigi per *challenger* della Coppa dei 6 metri che si correrà a Kiel.

— *Motori per barche da pesca.* — In Francia ha avuto luogo un concorso per motori destinati a barche peschereccie: la classifica fu la seguente: Aster, Sabothé, Dan, Peugeot et Mietz nell'ordine.

— *Hellé e Briseis* due *racers* della serie speciale del lago di Ginevra e di Stonn di stazza, sono stati varati a Voltri dove furono costrutti da Castaguta.

Essi danno la migliore impressione estetica e di velocità.

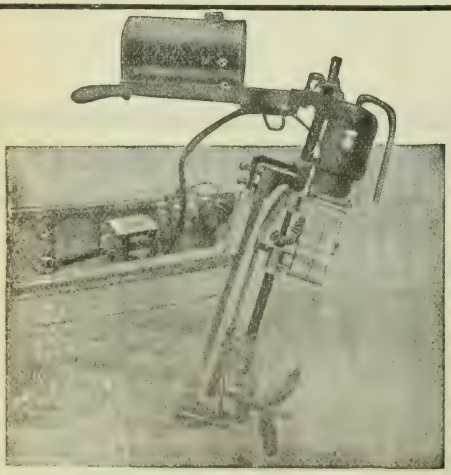
— *Regate motonautiche.* — Dal 12 al 18 giugno scorso ebbe luogo la settimana d'Ostenda. — Il 17 luglio si effettuerà la Stoccolma-Gutemberg. Dal 20 al 25 vi saranno le regate di Boulogne ed il 29 e 30 le altre del *British Motor Yachts Club*. Dal 18 al 20 avrà effettuazione la settimana di Monaco e dal 27 all'1 agosto quella del Bodensee.

Fabio Majnoni.

Navigazione

— *Segnali marittimi acustici e subacquei.* — Una delle più belle e pratiche innovazioni in materia di segnali marittimi è quella delle campane acustiche subacquee, istallate in punti pericolosi, e che essendo l'acqua un eccellente trasmettitore dei suoni, vengono irradiate a grande distanza senza che le perturbazioni atmosferiche le intercettino o le affievoliscano.

Le navi raccolgono questi suoni mediante dei microfani applicati alla loro carena, e possono con una campana subacquea a loro volta comunicare colle stazioni stesse con segnali convenzionali e coll'alfabeto di Morse. Tutti i grandi piroscafi inglesi, tedeschi, francesi e olandesi, che trafficano con



Motori americani portatili fuori-bordo "WATERMAN,,

La più ingegnosa e pratica invenzione americana, per ***trasformare in pochi istanti*** qualsiasi barca a remi e a vela, in un ***ottimo canotto automobile***. Questo apparecchio è formato dalla riunione in un ***sol corpo*** di motore, propulsore, timone e serbatoio, e si colloca semplicemente al posto del timone, che sostituisce. La ***praticità*** di questo motore è indiscutibile, anche per il fatto che si può tenere ***al sicuro*** quando non si usa, lasciando quindi la sola barca sulla spiaggia. E' adatto per fiumi, laghi, mari e si fornisce in due grandezze, cioè: di 2 HP., peso circa 22 Kg., velocità 8-12 Km.
di 4 HP., 2 cil., peso circa 35 Kg., velocità 14-16 Km.

La casa Waterman fornisce anche canotti a motore di ***impareggiabile*** costruzione, eleganza ***velocità*** e ***prezzo***.

Chiedere listini alla **Rappresentanza Generale Waterman**
Milano - Foro Bonaparte N. 53

New York e i mari infestati da nebbie hanno ormai questi utilissimi apparecchi che rendono servizi inestimabili. Attualmente sono stabilite le seguenti stazioni acustiche sottomarine.

	In servizio	*In costruzione*
Stati Uniti	52	2
Canadà	10	
Gran Brettagna .	17	3
Germania	13	
Francia	3	
Olanda	6	
Russia	—	1
Svezia	2	
Danimarca	1	
Belgio	5	
Spagna	—	1
Portogallo	1	
Brasile	1	
Uruguay	1	
China	—	2

Attualmente vi sono 593 vapori dotati di apparati ricevitori e trasmettitori. Ma come non esiste ancora nessuna stazione italiana, così nessun vapore nazionale è munito del nuovo sistema, quantunque molti frequentino New York.

— *Nuovi giganti del mare.* — Pareva che per qualche tempo non si dovessero mettere in cantiere altri nuovi vapori colossali, la previsione però è stata prematura; se la linea Europa settentrionale-Nuova York, è per il momento saturata di materiale, lo sviluppo meraviglioso di quella che invece che a New York si dirige dai porti europei a Boston e al Canadà, occupa nuovi giganti.

Fino a quattro anni or sono sulla linea del Canadà il massimo tonnellaggio non superava le 10 000 tonnellate, poi si salì or sono due anni a 14000 con quattro recentissimi piroscafi; ed ecco ora che la Allan Line, vedendosi tolto il primato dalle nuove costruzioni della White Star e della Pacific Canadian Co., ha ordinato due colossi da 20 000 tonnellate con macchine a turbina e della velocità di 20 nodi in navigazione costante, onde superare i due vapori a turbina della Royal Line, che danno la media di 19 nodi.

La Cunard Line dal canto suo ha già in avanzata costruzione il *Franconia* di 18 000 tonnellate, 12 500 HP e 17 nodi di velocità che sarà adibito ad un servizio economico fra Liverpool e Boston e ha ordinato testè un altro vapore identico, non ancora denominato, che navigherà fra i porti del Mediterraneo e il Canadà.

Si assicura poi che la Cunard abbia allo studio due vapori che saranno maggiori del *Mauritania*, senza toccare le dimensioni dell'*Olimpic*, che dal lato della grandezza, rimane tuttora senza rivali; ma in compenso saranno dotati di turbine la cui forza si dice supererà i centomila HP per cui i nuovi transatlantici avrebbero quella stessa velocità di circa 28 nodi che è raggiunta dai nuovi incrociatori corazzati inglesi e tedeschi.

Quanto alle marine mediterranee è imminente la messa in cantiere da parte della Transatlantica Spagnuola di una intera flotta di nuovi vapori da 10 000 tonnellate per l'America del Nord, del Sud e Centrale, di 8000 tonnellate per le Filippine, velocità rispettiva di 18 e 15 nodi. Le Messaggerie francesi dal canto loro rinnovano tutto il loro materiale con piroscafi da 10 000 tonnellate e 20 nodi per il Sud America, da 9000 e 17 nodi per l'Australia e l'Indocina.

— In Africa si annuncia la rinnovazione della concessione del Canale di Suez, che avrà per effetto immediato l'ampliamento di tutto il canale stesso e una riduzione di tariffe.

Continua intanto l'opera colossale intrapresa dagli inglesi di rettifica degli antichissimi canali irrigatori del Nilo, e di bonifica di quel gran fiume.

Navigazione interna

— *Dal Baltico al Mar Nero.* — Un progetto di una importanza singolare è quello di unire il Baltico col Mar Nero, non più attraverso il territorio russo, in plaghe gelate buona parte dell'anno, deserte e poco commerciali, ma sibbene attraverso tutta l'Europa Centrale. L'Oder da Stettino si insinua in territorio piano fin quasi al piede dei Carpazi, e le sorgenti dell'Oder e della Vistola sono prossime allo spartiacque fra il Baltico e il Mar Nero, come quelle del Ticino nelle Alpi sono vicine alle sorgenti del Reno e dell'Inn.

Passando dall'Oder nella Lutbaka si perviene a Weisskwchen in Moravia, punto che è distante solamente chilometri 19 e mezzo dalla Beczwa, affluente del March che a sua volta immette nel grande Danubio. La Lutbaka non è divisa dalla Beczwa che da un altipiano la cui maggior elevazione sul letto dei due fiumi non è che di 47 metri.

Il breve tratto di questo altipiano sarebbe, secondo il progetto del maggior austriaco Von Donal, superato in canale a galleria; mentre il raccordo fra il punto in cui cessa la navigazione libera fra i fiumi maggiori non richiede che altri 270 chilometri di canali.

E' facile immaginare la importanza di una via acquea che unisca il porto di Stettino e per il canale esistente Berlino, quindi Breslau, a Presburgo e pertanto a Vienna, Budapest, Belgrado e finalmente gli estremi porti danubiani.

L'Austria è quella che ha il maggior interesse in questa arteria perchè la sua industria nella Boemia come nella Moravia è attualmente tributaria dei porti di Rotterdam e di Stettino; l'Ungheria poi avrebbe una facile via di penetrazione nelle provincie settentrionali della duplice monarchia. Si assicura che gli studî di questo progetto siano tanto progrediti da far sperare la sua prossima esecuzione.

Ponti

— Sono ultimati i lavori preparatori per la costruzione del tanto desiderato ponte sul torrente Varaita a Villanova Solaro.

— Sono già ultimate le fondazioni delle due spalle e delle tre pile del ponte in ferro sul Po, che si co-

struisce a Pontelagoscuro. Nonostante che la piena del fiume abbia alquanto fatta ritardare l'esecuzione dei lavori, si crede che nella primavera prossima il ponte potrà essere aperto al transito.

Telegrafia

— *Le nuove stazioni di T. S. F. Marconi.* — Alla fine del mese di aprile, il marchese Solari per conto della Marconi's C. e il Direttore Generale dei Telegrafi del Regno, procedevano al collaudo della stazione di T. S. F. che il Governo bulgaro ha fatto impiantare a Varna. Le comunicazioni regolari sono state stabilite colla stazione russa di Sebastopoli, ma si ebbero anche comunicazioni esperimentali colla stazione di Poldhu, lontana 3000 chilometri a volo d'uccello, e queste comunicazioni furono così chiare e intense da render certi che le irradiazioni dovevano pervenire almeno fino alla valle dell'Indo.

Il 23 aprile è stato ripreso il servizio atlantico della stazione di Glace Bay sospeso per un incendio; Marconi in persona curò la ricostruzione di questa stazione ultrapotente, che è ora aperta al servizio pubblico in modo illimitato.

Telegrafia senza fili

— *Sistema Telefunken a scintille sonore.* — I diversi sistemi di T. S. F. gareggiano fra di loro nel perfezionare i loro apparecchi. La Telfunken ha introdotto il sistema, detti *Telefunken singing spark* e il piroscafo germanico *Cap. Blanco* della linea del Plata fu il primo che venne dotato di tali apparati della potenza di 2 kw, per il suo viaggio dello scorso novembre. I risultati furono splendidi; il *Cap Blanco* fu costantemente in contatto con altri piroscafi, sopratutto italiani, ed è notevole la comunicazione che ebbe col *Taormina* della Società Italia di Genova. E' da avvertire che gli operatori della Compagnia Marconi, i cui sistemi sono usati dai vapori italiani, sono quasi tutti inglesi, e che la lingua inglese è quella impiegata di solito nelle trasmissioni colla T. S. F.

« Yours signals — telegrafava il *Taormina* al *Cap Blanco* — are as a singing bird, wonderful; please what sistem? »

Nel viaggio di ritorno, il 10 dicembre il nuovo sistema doveva dimostrare i suoi pratici vantaggi. Infuriava una burrasca che perturbava le comunicazioni di T. S. F. delle stazioni costiere di Montevideo e di Punta del Este, e del vapore germanico *Cap Ortegal* che navigava a non molta distanza. In causa della tempesta non pervenivano al *Cap Blanco* che irradiazioni frammentarie, Onde assicurarsi di che si trattava si lanciò la comunicazione seguente in tre lingue: « Impossibile intendere; se voi mi intendete date tre righe per dieci secondi, fu così che il *Cap Blanco* entrò in comunicazione coll'incrociatore *Bremen* lontano 450 chilometri; al quale pervennero malgrado la tempesta chiarissimi i segnali, mentre a sua volta non potè far pervenire i propri al *Cap Blanco* in modo intelligibile che qualche ora più tardi, quando l'uragano era balcato.

Da Teneriffe i radiotelegrammi del *Cap Blanco* pervennero chiarissimi a Heligoland a 3330 chilometri di lontananza, e non potendo la stazione di Heligoland comunicare con Algeri, il piccolo impianto del *Cap Blanco* fece da stazione intermedia.

Viabilità

— La traversa Camerlata-S. Rocco (Provincia Como) è in pessime condizioni. Si raccomanda agli automobilisti nella discesa su Como di prendere la corta.

— A un chilometro a ovest di Corteolona è vietato il transito sul ponte in muratura sul fiume Olona, e viene praticato su ponte in legno a monte del precedente. Località pericolosa per la pendenza e per le curve.

— La strada Vicenza-Bassano è in più tratti ingombra a causa della costruenda linea tramviaria Noventa, Vicenza, Bassano.

— Sulla strada Tolmezzo-Villa Santina-Lozzo Cadore, è stata aperta una variante da Ampezzo verso Forni di Sotto, per circa 2 chilometri. Fino a nuovo avviso è però sconsigliabile agli automobilisti e ciclisti, essendo inghiaiata con grosso brecciame e insufficentemente cilindrata.

— Sulla strada nazionale N. 131 della nostra Guida delle Strade di Grande Comunicazione (stazione per la Carnia - Passo della Mauria - Lozzo Cadore) tra Ampezzo e Forni di Sotto, nella località detta « Passo della Morte » si sta costruendo una galleria artificiale lunga circa 50 metri, ed altri lavori di difesa.

Fino a nuova disposizione, il transito è permesso soltanto: dalle ore 4 alle 5½: dalle 9 alle 9½; dalle 13 alle 16 e dalle 19 alle 21. Ciò in forza del Decreto Prefettizio 22 maggio p. p. N. 12731.

— Pneu — Automatique DUCASBLE
per CICLI, AUTOMOBILI, OMNIBUS, ecc.
Si gonfia automaticamente e non può mai scoppiare.
Adottato da Servizi pubblici, Pompieri, Guardie, ecc.
Agenzia Gen. per l'Italia: 2, Corso Torino - GENOVA

Le LASTRE, CARTE, CARTOLINE FOTOGRAFICHE marca "AS DE TREFLE,,
della soc. GRIESHABER Frères & C. di Parigi
sono incontestabilmente superiori a quelle finora preparate
Deposito Generale: MILANO - Via Ausonio, N. 8

"CELLOFIX,,
Carta per dilettanti
lucida, matt e chamois
È una carta per la stampa a contatto, ottenuta mediante un processo brevettato e che viene virata col
SEMPLICE BAGNO DI SALE DA CUCINA
si ottengono copie vigorose e d'un sorprendente effetto.
Abolito il bagno viro-fissatore.
Ritratti inalterabili, non impallidiscono, nè si macchiano.
I bagni costano quasi nulla e perciò è al presente la carta per la stampa a contatto
LA PIÙ ECONOMICA ED INFALLIBILE
Una prova induce ad adottarla per sempre.
Si vende presso tutti i negozi d'Articoli Fotografici.
KRAFT & STEUDEL (Fabbrica di carte fotografiche) Dresda (Germania)
Rappresentanti Generali per l'Italia:
PILLOT & C. - LIVORNO, Via Vitt. Em., 52

AUTOMOBILISTI!

Ricordatevi che ENTRO SETTEMBRE dovete munire la vostra vettura delle nuove

TARGHE REGOLAMENTARI

Il Touring s'incarica di **CONSEGNARE PRONTAMENTE** le nuove targhe, col distintivo del sodalizio a colori, al prezzo speciale di Lire **TRE** ognuna, oltre L. 0,75 per l'invio franco di porto.

***

Il T. C. I. ricorda inoltre che gli automobilisti non possono recarsi all'estero senza aver munita la vettura della Targa internazionale. Il Touring si è reso depositario di detta Targa che viene ceduta contro rimessa di L. **2** oltre cent. 60 per l'invio franco di porto.

PETROLI D'ITALIA

Miniere Petrolifere proprie
Raffineria a Fiorenzuola d'Arda

MILANO
Via Andegari, 12

Benzine per Automobili

Petrolio per illuminazione - Benzine industriali

BIBLIOTECA

O. D. Mitas « La trasmissione a distanza delle correnti elettriche ». Società Editrice Libraria, Roma-Milano-Napoli. L. 4.

In questa pregevole pubblicazione sono richiamati i principî cui si inspirò il legislatore nella compilazione della legge 28 aprile 1894, e sono esposte in sintesi le varie questioni, provocate dalle nuove disposizioni, raggruppando i varî pronunziati emanati. E' opera certamente assai utile a tecnici ed a legali che potranno con essa risparmiare il lavoro paziente delle ricerche.

Istituto Geografico De Agostini, Novara « Carta dimostrativa delle comunicazioni postali del Regno d'Italia », alla scala di 1: 400 000 in 11 tavole a colori.

Contiene l'indicazione grafica di tutte le linee postali e gli Uffici distinti per grado. Riuscirà di grande utilità ai commercianti, agli Uffici pubblici e privati.

Elenco delle tavole:

Piemonte e Liguria	L. 3 —
Lombardia	» 3 —
Veneto	» 2,50
Emilia	» 1,50
Toscana, Umbria e Marche	» 3,50
Lazio, Abruzzi e Molise	» 3 —
Campania	» 2,50
Puglie e Basilicata	» 2,50
Calabria	» 1,50
Sardegna	» 1,50
Sicilia	» 2,50

I soci del Touring Club Italiano godono sul prezzo di copertina di ogni tavola lo sconto del 20 %. Rivolgere le richieste accompagnate dall'importo alla sede del T. C. I. Aggiungere per l'invio franco il 5 % dell'importo totale dell'ordinazione.

« Almanacco Alpino Italiano 1911 ». Stazione Universitaria del Club Alpino Italiano. Monza. L. 4,50 per i soci del Touring e 5,50 per i non soci. Una lira in più per spedizione fuori del Regno.

Gli studenti alpinisti d'Italia, hanno deciso, come già annunciammo, di offrire un rifugio alpino alla Società degli Alpinisti Tridentini che difende strenuamente al di là del Garda l'italianità di quelle terre. Il Rifugio sarà intitolato col nome augusto di *Roma*.

Per raccogliere più facilmente la somma necessaria a raggiungere il loro scopo questi studenti stanno compilando e metteranno in vendita pel 1911 un « Almanacco Alpino » ispirato ad un fine senso d'eleganza e che illustrerà la montagna dal lato tecnico. Consterà di un blocco di 128 fogli illustrati con vedute e soggetti montanini, commentati con impressioni dei più insigni letterati, con indicazioni degli itinerari, con accenni sulle manovre della tecnica alpina. Sarà del formato di cm. 17×25, stampato in 8 colori e montato elegantemente su un supporto di marocchino rosso, che permetterà tanto di appenderlo quanto di tenerlo a leggio sullo scrittoio.

« Guida Generale di Milano e Provincia », E. Coopmans. 1910 (anno XVI). Cooperativa Editrice Commerciale D. G. A., corso Venezia, 48-50. Milano.

Quest'anno il ponderoso volume non potrebbe essere più completo.

Con la massima diligenza furono registrate nel volume le variazioni, i cambiamenti d'indirizzo, ecc., che sono avvenuti dalla pubblicazione del volume precedente.

Chi vinse la Targa che Leonino da Zara volle assegnare quale attestato del profondo valore che riconosce all'importante accessorio della bicicletta, il pneumatico ?

DUNLOP

l'unico, il più resistente, il più scorrevole.

DUNLOP

registra la sua migliore vittoria con 1° nella categoria isolati del II° Giro d'Italia: **CORLATA** *(su macchina Bianchi)*

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE Co. (Cont.) Ltd.

Via G. Sirtori, 1A = MILANO = Telefono 12-70

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di socio . . . . . { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa L. 6 (L. 8 se all'estero)
(2) » » 30 (» 40 » ») } più L. 2 per ammiss.
(3) » una volta sola L. 100 (L. 125 se all'estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 28 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. pubblicati nel 1906-07-08-09 (*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Nome e cognome .....

Paternità ..... *di anni* .....

Professione .....

Indirizzo { *Comune di* ..... / *Provincia di* ..... / *Via* ..... *N.* ..... }

Firma del richiedente .....

» *del padre, tutore o marito* .....

» *del socio presentatore* .....

Da ..... *il* ..... *190* ....

(*) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia Cefalù, Catania, Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di socio . . . . . { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa L. 6 (L. 8 se all'estero)
(2) » » 30 (» 40 » ») } più L. 2 per ammiss.
(3) » una volta sola L. 100 (L. 125 se all'estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 28 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. pubblicati nel 1906-07-08-09 (*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Nome e cognome .....

Paternità ..... *di anni* .....

Professione .....

Indirizzo { *Comune di* ..... / *Provincia di* ..... / *Via* ..... *N.* ..... }

Firma del richiedente .....

» *del padre, tutore o marito* .....

» *del socio presentatore* .....

Da ..... *il* ..... *190* ....

(*) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia Cefalù, Catania, Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

L'immenso materiale della guida è ordinato in varî dizionarî in cui gli indirizzi sono alfabeticamente disposti, in modo che rapida e facile ne riesce la ricerca.

Nella Guida ogni categoria di persone trova quanto ricerca sia riguardo le pubbliche aziende che le imprese, le ditte private ed i professionisti.

La Guida è illustrata da un Atlante Planimetrico a colori di 75 carte, compilato sulla scorta delle mappe Municipali, che comprende *tutto il territorio* del Comune di Milano secondo il piano regolatore. Contiene, come necessario complemento della parte riguardante la provincia, una carta geografica riuscitissima della provincia di Milano.

E' in vendita a L. 7,50 per l'Italia ed a L. 10 per l'estero.

« Catalogue Album Generale 1910 ». Pag. 1000; spedizione gratuita dietro semplice richiesta. *Manifacture Française d'Armes et Cycles* di St. Etienne (Loire), Francia.

E' un volume superbo e contiene oltre 20 000 incisioni ed una grande quantità d'informazioni utilissime agli *sportsmen*, specie se cacciatori e ciclisti, su tutte le più importanti novità tecniche e meccaniche relative ai due *sports*.

« Gazzetta degli Sposi ». Milano, via Stella, 16.

Abbiamo ricevuti i primi numeri di questa pubblicazione originale, — una novità per l'Italia, mentre ogni città della Germania ha il suo, Parigi ne possiede tre, l'Inghilterra e l'America pure.

Contiene settimanalmente le *pubblicazioni matrimoniali* di Milano e Provincia, le relazioni degli sponsali, articoli di ogni genere riguardanti sposi e fidanzati. — E' il banditore vivente degli sponsali, l'organo ufficioso dello stato civile matrimoniale, alla portata di tutti.

Il turismo non è estraneo a questa singolare pubblicazione, non foss'altro per riguardo.. ai viaggi di nozze.

Al nuovo confratello auguri.

« Inaugurandosi la Ferrovia Carnica » (Stazione per la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina), maggio 1910. Pag. 57; L. 1, per i soci del T. e L. 1,50 pei non soci. Marco Renier, Villa Santina (Udine).

Elegante e suggestivo tributo bibliografico alla conoscenza di un paese tra i più affascinanti d'Italia.

George Macaulay Trevelyan. « Garibaldi e i Mille ». Traduzione di Emma Bice Dobelli. Pag. 510; L. 5. Bologna, Nicola Zanichelli.

Per quanto la storia della leggendaria spedizione garibaldina conti in Italia e fuori un'intera legione di rievocatori e di critici, questo volume non potrà a meno d'essere bene accolto fra noi per la messe considerevole di fatti inediti ch'esso contiene e per l'intensità drammatica con cui sono narrati gli episodi dell'impresa memorabile.

« Braunbeck's Sport-Lexikon » (Automobilismus, Motorboot-wesen Luftschiffahrt). Herausgeber Gustav Braunbeck Gutemberg A.-G., Berlin, W. 35. 1910.

Splendida pubblicazione che raccoglie in sè, oltre alla storia sintetica delle principali tre manifestazioni del turismo e dello sport meccanico, offre al lettore un esauriente complesso di informazioni e di consigli indispensabili.

Munthe Axel. « La città dolente ». *Lettere da Napoli* e *Bozzetti di vita italiana* dello stesso autore. Traduzione autorizzata di Antonio Winspeare, con una introduzione di Pasquale Villari. Pag. 227; L. 2,50. G. Barbera, editore, Firenze.

Questi tre brevi lavori sono, fra sì copiosa letteratura straniera sulle cose d'Italia, ammirabili per vivezza di colorito, freschezza di sentimento e sopratutto per la sincerità e l'onestà fedeltà — pregio pur troppo non comune fra le opere di questo soggetto scritto da letterati d'oltralpe — con cui il nostro popolo ed il paese nostro vengono ritratti.

APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO

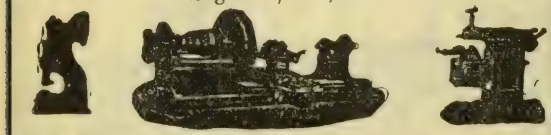
NITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

Via A. Manzoni, 31 - MILANO

MACCHINE e UTENSILI

per la meccanica di Precisione e di Costruzione e la Fonderia, per Costruttore in ferro, per Elettricista, Gasista, Idraulico, Lattoniere, Fabbrica scatole di latta, per Falegnameria, Carpenteria Segheria, ecc., ecc.



Utensili Reishauer

LANCIA

1910 VETTURE LEGGERE 1910

con UN SOLO MOTORE di 20-30 HP.

Quattro diversi modelli di chassis:

Tipo corsa leggero, velocissimo, per due e tre posti.

Tipo ordinario da grande turismo.

Tipo allungato per vettura da città.

Tipo ordinario con guida inclinata per Torpedo-Body.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

Via Petrarca, 31 - TORINO - Telefono 27-75

Telegrafo: "Lanciauto - Torino"

Comité de tourisme en montagne du Touring Club de France. « Le ski utilitaire ». Méthode de fabrication familiale. Guide destinée aux montagnards. T. C. F., 65, avenue de la Grande Armée. Parigi.

In Francia il nordico *sport* sta per entrare, quasi diremmo, nel patrimonio della comune conoscenza e pratica. Questo opuscolo di chiare e facili nozioni applicabili con vantaggio all'infuori d'ogni gravezza finanziaria e d'ogni subordinazione tecnica, serve appunto ad intensificarne la divulgazione e meriterebbe perciò di trovare numerosi lettori anche in Italia.

J. Bretonnière. « Le vol plané ». Pag. 32, con due tavole fuori testo. Fr. 1,50. H. Dunod et E. Pinat, éditeurs, Paris, 47 et 49, quai des Grands-Augustins.

L'ardua, controversa, eppure essenziale questione del *volo alla vela* è in quest'opera trattata con rigore di metodo e copia d'osservazioni e di deduzioni singolari.

G. Franceschi. « Annuario italiano delle Ferrovie, Tramvie, Autovie e Navigazioni pel 1910 ». (Guida dei trasporti). Pag. 688; L. 6,50. Direzione ed amministrazione Milano, via Luigi Settala, 33.

Con lo sviluppo assunto in questi ultimi tempi dai trasporti meccanici, si rende indispensabile anche in Italia una pubblicazione la quale, come la presente, offra minuti e precisi ragguagli d'indole speciale.

« Il libro per tutti ». Repertorio di cognizioni utili nelle diverse occorrenze della vita. 4. edizione riveduta e corretta. Pag. 543; L. 4. Firenze, G. Barbera, editore.

Questo lavoro, il cui carattere e scopo è indicato dal titolo stesso, potrebbe offrire nelle sue varie e sempre più fortunate comparse, lo specchio esatto dell'evoluzione dei mezzi di trasporto.

Infatti le innumerevoli varianti introdottevi ad ogni nuova edizione, seguono ed indicano il sorgere di nuove cose e bisogni e di novelli orientamenti dello spirito moderno. In quest'ultima esso fornisce un buon contingente di dati preziosi anche al turismo ed alle discipline che vi si connettono.

« Annuario del Veneto ». (Guida Mangiarotti *La regione veneta*), 1909-1910. Venezia, S. Marina, Palazzo Carabba, N. 6042. L. 10.

Opera ponderosa, organica, completa.

« Annuario Mondiale 1910 ». Firenze, Tipografia di A. Vallecchi e C.

Prontuario informativo molto pratico per persone dedite al commercio.

Gaston Bonnefoy. « Des personnes aux quelles incombe la responsabilité des contraventions d'automobiles. Publication « Lois et Sports ». Pag. 38; Fr. 2. Direction: 20, rue de la Pompe, Paris.

Gli studiosi della legislatura automobilistica che in Italia è ancora materia di tante controversie e di sì acerbe lagnanze, non dovrebbero trascurare di arricchire la loro cultura in proposito leggendo questo interessante e pregevole studio.

« Relazione sull'opera del Comitato per lo sviluppo della navigazione interna, nell'anno 1909 ». Comitato Mantovano per lo sviluppo della navigazione interna. Sede presso la Camera di Commercio, Mantova.

POSATE "CHRISTOFLE"
ARGENTERIA
ESIGERE: LA MARCA E IL NOME
CHRISTOFLE
FIRENZE, MILANO, NAPOLI, ROMA: Società Ceramica Richard-Ginori.
ALESSANDRIA: Barberis, Cesa, Pietrasanta & Co., *Giojellieri*, 1, Via Umberto.
CATANIA: A. Aloisio F.lli, *Chincaglieri*, 62, 64, Via Stesicorea.
GENOVA: Successore T. Variglia, *Posate, Coltelli, Vassoi*, 35, Galleria Mazzini.
BOLOGNA: L. Coltelli, *Giojelliere*, 8, A.B. Via Spaderie.
PALERMO: Langer & Co., *Chincaglieri*, 198-200, Via Vittorio Emanuele.
PERUGIA: Vittor. Ascoli, *Chincagliere*, Corso Vannucci.
TORINO: Chiotti & Carena, *Porcellane*, 14-16, Via Garibaldi.
VENEZIA: G. Pagnacco, *Chincagliere*, Merceria San Giuliano, 711-713.

Binoccoli Prismatici
ad effetto stereoscopico
Voigtländer
Nuovo Modello 1910
CHIEDERE IL CATALOGO N. 280 GRATIS E FRANCO
Voigtländer
A. - G., Brunswick (Germania)
FILIALI in BERLINO · FRANCOFORTE S/M. · AMBURGO · VIENNA · LONDRA · PARIGI · MOSCA · NEW-YORK

LE SERIE

BSA

DI

FAMA MONDIALE

SONO LE UNICHE AL MONDO CHE DANNO GARANZIA ASSOLUTA DI

RESISTENZA, ECONOMIA

CICLISTI!

Prima di fare acquisti domandatene informazioni ai possessori delle biciclette costruite con **Serie B. S. A.** della

The Birmingham Small Arms Co. Ltd.

Rappresentanti Generali per l'Italia:

SOC. AN. FRERA

MILANO

TRADATE

Di solito, le relazioni sono fatte... per gli archivi. Nessuno le legge, ritenendole cose stucchevoli. Dobbiamo dichiarare il contrario per la presente che, oltre a dar conto di studî preziosissimi sull'avvenire delle nostre vie d'acqua, costituisce un vero e proprio documento degli sforzi benemeriti compiuti allo scopo nobilissimo di creare nuove sorgenti di prosperità per il paese.

Dott. Pietro Torelli. « Notizie storiche sullo sviluppo topografico e commerciale del Porto Catena di Mantova », tratte dai documenti dell'Archivio storico Gonzaga di Mantova. Comitato Mantovano per lo sviluppo della navigazione interna con sede presso la Camera di Commercio.

L'autore ha voluto esumare e mettere in luce di giusta interpretazione storica, ignorate carte di vecchi ed illustri scaffali, non soltanto per far conoscere un periodo importante di storia mantovana, ma per trarvi materia di conoscenza e d'incitamento alla rinnovazione d'antiche, gloriose e feconde opere di pace.

C. Chaplot. « La Photographie récréative et fantaisiste ». (Recueil de divertissements, trucs, passe-temps photographiques. Pag. 254; Fr. 6. Paris, Charles Mendel, éditeur, 118 *bis*, rue d'Assas.

C'è di che formare la delizia d'un giovane fotografo appassionato in questo volume in cui è data una misura delle immense risorse bizzarre che l'arte fotografica vanta ed insegna a' suoi fedeli.

J. Imbrecq. « L'automobile devant la Justice ». Etude des responsabilités et jurisprudence en matière d'accidents causés ou éprouvés par les automobilistes. Pag. 320. Fr. 7. H. Dunod et Pinat, éditeurs, 47 et 49, quai des Grands Augustins, Paris.

La prima edizione di quest'opera era comparsa fin dal 1904. Ma lo sviluppo inaudito preso dall'automobilismo da sei anni a questa parte ed i casi nuovi prodottisi, ha indotto l'autore a rimaneggiare la trattazione, con l'acume e la dottrina che gli sono caratteristiche.

Pietro Niccolini, deputato. « Le strade vicinali ». Ferrara, Ditta G. Bresciani.

Povere vie care ed utili, vene capillari del traffico e della circolazione paesana, improvvidamente trascurate dalle Autorità competenti — meritavate che un uomo studioso ed autorevole levasse la voce in vostro favore!

Il volumetto contiene una dotta relazione dell'on. Niccolini letta al IX Congresso Nazionale dell'Associazione dei Comuni, tenutosi in Palermo il maggio scorso.

« Natura ed Arte ». Raccolta dell'anno 1909-1910. Casa Editrice F. Vallardi, Roma-Milano.

Tutti conoscono l'elegante rivista della Ditta Vallardi che s'è conquistata una vera tradizione d'intellettualità in Italia.

I dodici ultimi numeri rilegati costituiscono un volume di gran pregio per arte, finezza e varietà d'illustrazioni, di notizie e di trattazioni.

E. Ravagnati. « Guida commerciale ed industriale di Milano e Lombardia ». Edizione 1910. Anno X, Milano. Casa Editrice Emilio Ravagnati, Carrobbio, 2.

Anche questa Guida è riuscita ottimamente per lo scopo a cui è indirizzata.

Tullo Bazzi e Umberto Benassi. « Storia di Parma ». Illustrazioni di Daniele De Strobel, Parma, Luigi Battei. Pag. 47. L. 5.

Diversi e grandissimi pregi presenta questa pubblicazione che, non foss'altro, si fa subito notare quale un capolavoro d'arte tipografica, tanto è artistico, nitido, lussuoso il volume, arieggiante nel formato e nel tipo della carta a' bei codici antichi. Ma il merito maggiore va riconosciuto agli autori che con paziente e sapiente ricerca e con sagace costruzione fecero rivivere nei loro scritti tutta la densa e drammatica storia della loro città.

SOVRACCOPERTURE "HUMBERT", l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA", in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI", in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES — Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA", (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.

U. DE BONMARTINI - Milano **Via Plinio, 5** (Corso Buenos Ayres)
Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

A tutti i membri del Touring Club Italiano saranno mandati i Cataloghi per Vetture e Cicli **DE DION-BOUTON**
Farne domanda alla Società Anonima Garages E. Nagliati, Firenze, Borgognissanti, 56, indicando il numero di tessera.

Libri ricevuti in dono.

Giuseppe Rotella. « L'enfiteusi » e la cessione e il ricatto dei censi, canoni ed altri oneri reali. Il diritto e la pratica negli Enti Morali. Pagine 64; L. 1. Como, Tipografia Editrice Ostinelli di Bertolini, Nani e C.

Giovanni Tinivella. « La Rochefoucauld e sue massime ». Studio storico-critico. Pag. 160; L. 3. Sondrio, Società Tipo-litografica Valtellinese.

Mitglieder-Liste des Automobil Club » von Elsass Lothringen Gegr. 8 april 1900. Im Kartell mit dem Kaiserlichen. Automobil Club, Januar 1910.

« Handbuch des Osterreichischen Automobil-Club » Zusammengestellt von Friedrich Cubasch, k. u. k. Rittmeister d. R. Herausgegeben von ing. Konrad und Bleyer, technisch-literarisches Bureau G. Freytag und Berndt, k. u. k. Hof-Kartographische Anstalt, Wien VII-1, Schottenfeldgasse, 62.

Luigi Natoli. « La rivoluzione siciliana del 1860 ». Narrazione. Comitato Cittadino per il cinquantenario del 27 maggio 1860. Società Editrice S. Marraffa Abate, Palermo.

« Documenti e memorie della rivoluzione siciliana del 1860 ». Comitato Cittadino per cinquantenario del 27 maggio 1860. Società Editrice S. Marraffa Abate, Palermo.

« Annuaire du Touring Club Suisse pour 1910 ». Siège social: 9, Boulevard du Théatre, Genève.

Gustavo Benucci. « Guida generale di Perugia e Provincia ». Anno X, 1910. Editore proprietario Gustavo Benucci. Perugia.

« La Côte d'Azur ». Thermes et Plages. Publications Guides illustrée. Paris (IX), 48, rue de Douai.

Ferruccio Cercignani. « Vade-mecum dell'automobilista ». Pag. 70; L. 1. Rocca S. Casciano, Licinio Cappelli, editore.

Giovanni Cadolini. « Le strade ordinarie ». Estratto dalla « Rivista delle Comunicazioni ». Roma, Tipografia dell'Unione Editrice, via Federico Cesi, 45.

« In memoria di Pietro Calderini ». Supplemento al N. 49 della *Rivista Valsesiana.* Varallo.

« Annuario 1910 del Club Escursionisti Napoletani ».

« Annuaire 1910 de l'Automobile Club de Nice ». Promenade des Anglais, Nice.

« Svenska turistföreningens arsskrift 1910 ». Wahlström Widstrand, Stockholm.

Dott. Giovanni Graziani. « Il Cinquantanove ». Discorso commemorativo del cinquantennio letto agli alunni del R. Istituto Tecnico « Archimede » in Modica il 9 giugno 1909. Pag. 46. L. 0,50. Chieti, N. Jecco.

B. Labanca. « Gesù di Nazareth ». Pag. 79; L. 1. (Profili). A. F. Formiggini. editore, Modena.

« Stresa e dintorni ». Guida pubblicata dalla « Pro Stresa ».

« Il Canavese ». Guida illustrata con panorama e carta. (Ferrovia centrale e tramvie del Canavese). Via Alfieri, 15, Torino.

« Veicoli a trazione meccanica senza rotaie ». (Biblioteca legale economica). Legge 15 luglio 1909, N. 524, Regolamento 29 luglio 1909, N. 770, e norme ministeriali. Pag. 100; L. 1,50 Novara, Stabilimento Tipografico G. Cantone.

Rag. Renato Matteucci. « La ragioneria nelle aziende pubbliche minori ». Pag. 302; L. 5. Libreria editrice Giacomo Prudente, Savona.

La solidità è la caratteristica dei cicli

"SENIOR" con gomme POLACK

La più lunga e faticosa corsa di quest'anno, il secondo Giro d'Italia, lo ha dimostrato, portando al traguardo finale il maggior numero di corridori, senza soigneurs, senza meccanici, senza rifornimenti, trionfando per **sola bontà delle macchine** ed energia di corridori.

BONZI & MARCHI × Via S. Nicolao, N. 1 × MILANO

Filiale TORINO - Via Carlo Alberto, 9

Lagarde. « La lutte pour la vie ». (Les nouvelles Violet pour l'étude des langues. Libreria H. O. Sperling, via Carlo Alberto, 27, Milano.

G. M. Palliccia. « New Guide to Perugia ». With a plan and daily itineraries tracend in colours. M. Bretschneider. Via del Tritone, 60. Roma.

« IV Congrès international d'aéronautique ». Nancy, 18-23, septembre, 1909. Procès-verbaux, rapports et memoires publiés par les soins de la Commission permanente internationale d'aéronautique. Paris, H. Dunod et E. Pinat, éditeurs, 47-49, Quai des Grands Augustins.

Tassa sui Velocipedi Motocicli ed Automobili

Col giorno 1 agosto 1910 cesseranno di avere efficacia i buoni provvisorî di tassa pagata, e a cominciare da quello stesso giorno i velocipedi, i motocicli e gli automobili non potranno circolare sulle aree pubbliche senza essere muniti del prescritto contrassegno metallico inamovibile. Questo deve essere, a cura dell'interessato, sotto la sua responsabilità, stabilmente fissato al tubo dello sterzo: nei velocipedi e nei motocicli fra le due traverse, negli automobili sotto il volante.

Il contrassegno di tassa così applicato, non può nè deve essere rimosso e trasportato da uno ad altro veicolo; e deve essere mantenuto completamente scoperto.

Ai comuni esclusivamente compete di effettuare il cambio dei buoni provvisorî di tassa pagata, coi contrassegni metallici inamovibili per velocipedi e per motocicli.

I possessori di buoni provvisorî devono quindi restituirli, in tempo, ed in condizione di integrità, al Municipio presso il quale sono stati acquistati; e, senza alcun ulteriore pagamento, riceveranno in cambio, per ogni buono restituito, un contrassegno metallico valido per l'anno 1910, assieme col foglietto di istruzioni per applicarlo.

Per nessun motivo i Municipi potranno consegnare il contrassegno metallico, se non previo ritiro del buono provvisorio, o, in mancanza del buono provvisorio, verso pagamento dell'intera tassa.

La vendita ordinaria dei contrassegni metallici da parte dei Comuni, all'infuori del cambio dei buoni provvisorî, seguirà d'ora innanzi nelle forme consuete.

Il cambio dei buoni provvisorî di tassa pagata per automobili, coi corrispondenti contrassegni metallici inamovibili, viene effettuato dagli uffici del registro.

I possessori di tali buoni provvisorî devono restituirli all'Ufficio del registro emittente, il quale, verso esibizione della licenza di circolazione munita della attestazione di quietanza della tassa pagata per l'anno 1910, consegnerà, senza alcun ulteriore pagamento, il prescritto contrassegno metallico, col foglietto di istruzioni per applicarlo.

Per tale disposto tutti coloro che col 1 agosto circoleranno con velocipedi, motocicli ed automobili sprovvisti del prescritto contrassegno metallico anche se muniti dei buoni provvisorî di tassa pagata saranno passibili di contravvenzione che si risolve col pagamento di un'ammenda corrispondente al doppio dell'ammontare della tassa.

A un cilindro
a due cilindri

"MOTO-RÊVE"
MILANO CORSO MAGENTA 27
Chiedere il Catalogo 1910-1911 (seconda edizione) portanti gli ultimi modelli

GOERZ
TRIÈDRE-BINOCLES
PHOTO-APPAREILS
In vendita presso i Negozianti di forniture fotografiche, e gli ottimi
C. P. GOERZ
Società per Azioni
BERLIN - FRIEDENAU, 115
LISTINO DI PREZZI GRATIS

Società Ligure
Piemontese
Automobili

TORINO
GENOVA

S

AUTOMOBILI
INDUSTRIALI

Vincitrici
di tutti
i concorsi
ufficiali.

SPA

AUTOMOBILI
DA TURISMO

Trionfatrici
di tutte le principali Riunioni
del 1909.

A

MOTORI PER
AVIAZIONE

Preferiti
per la loro
leggerezza
e solidità.

Circolazione degli Automobili

Ricordiamo a tutti gli interessati che a termine del vigente regolamento sui veicoli a trazione meccanica, 29 luglio 1909, gli automobili che si trovino in circolazione devono entro l'ottobre prossimo essere provvisti di una nuova licenza che verrà senz'altro rilasciata in base a quella attuale, purchè nel frattempo siasi ottemperato alle disposizioni del regolamento medesimo per ciò che concerne le targhe, gli organi di frenatura, il mezzo di segnalamento e di illuminazione.

Targhe. — Ogni veicolo deve essere fornito, tanto nella parte anteriore quanto nella parte posteriore, di una targa metallica di riconoscimento, numerata secondo le prescrizioni dell'art. 21 e seguenti, da collocarsi ad un'altezza non inferiore a centimetri 40 dal suolo. Ciascuna cifra dei numeri deve essere iscritta in un rettangolo alto centimetri 10 e largo 6, la grossezza delle linee deve essere di un centimetro.

Le cifre devono essere in rilievo. Qualora l'apposizione della targa nella parte anteriore possa riuscire di ostacolo al normale funzionamento del radiatore, le indicazioni contenute nella targa devono essere impresse a vernice sul davanti dei veicoli.

Le targhe suddette vengono fissate al telaio del veicolo, in modo permanente, all'atto del rilascio della licenza ed a cura della Prefettura, mediante una corda metallica del diametro di circa un millimetro e mezzo che dovrà essere provvista dagli interessati.

Il Touring Club Italiano, come in passato, contro ordinazione indicante i numeri di licenza, fornirà le targhe in parola.

Il costo di ognuna di esse con annessa corda metallica è di L. 3, alle quali si dovranno aggiungere centesimi 75 per spese di posta.

Organi di frenatura. — Ogni veicolo deve essere munito di almeno due freni indipendenti fra loro, capaci di arrestarlo prontamente in qualunque caso.

Mezzo di segnalamento e di illuminazione. — Ogni automobile deve essere fornito di una tromba ad un sol suono, che deve essere grave: ogni altro mezzo di segnalamento è vietato — ed ancor deve portare alle estremità laterali della parte anteriore due fanali con vetri incolori, nella parte posteriore deve invece portare un fanale collocato lateralmente alla targa di riconoscimento in modo d'illuminarla con luce bianca e proiettare luce rossa verso la strada.

COMUNICATI UFFICIALI

Il Consiglio del Touring ha preso fra l'altro le seguenti deliberazioni:

NOMINA DI UN NUOVO CONSIGLIERE. — Su proposta della Direzione alla quale si è associato il Collegio dei Sindaci per voce del rag. Magnocavallo, il Consiglio nomina a termini dell'art. 21 dello statuto, interinalmente a consigliere del Touring, il sig. avv. cav. uff. Felice Radice, vice-presidente della «Forza e Coraggio» di Milano e che ha già dato prove non dubbie nella sua Società, di capacità in organizzazioni cospicue e che ha preparato e condotto con successo importanti Congressi ginnastici.

PER LA LOCOMOZIONE AEREA. — *Bertarelli*, comunica che due importanti manifestazioni della Commissione di Turismo Aereo hanno avuto luogo in questi ultimi tempi, e cioè la partecipa-

Guardarsi dall'acquisto dei vecchi modelli offerti a prezzi di liquidazione! I nuovi Modelli **RALEIGH** sono in vendita esclusivamente presso l'Agente Gen. per l'Italia: **Ettore Vezzoni, Via Orti, 4-6, Milano**

e presso i subagenti: Alessandro Gnocchi - Via S. Agnese 4, Milano

Bergamo - Gualini Luigi.
Bonferraro - Piacenza Giuseppe.
Caravaggio - Merlini Giuseppe.
Castano - Colombo Giosuè.
Castelfranco Em. - Bergamini Ildebr.
Cesena - Pedrelli Pompeo.
Chioggia - Maistrello Giovanni.
Contarina - Rossi e Soncin.
Correggio - Spaggiari Santini.
Crema - Vailati Archimede.
Este - Morosini Augusto.
Faenza - Gadoni Aristide.
Firenze - Marchi Guido.
Forlì - Carmellini Primo
Ghedi - Giovanelli Augusto.
Goito - Tosi Uriele.
Livorno - E. Frassinelli Susini.
Lodi - Visigalli S.
Lucca - Sonnenfeld G.
Mogiia Gonzaga - Poltronieri Pietro.
Monselice - Cibotto Augusto.
Monza - Ripamonti Edoardo.
Nogara di Verona - Colombini Tacito.
Novi di Modena - Tardy Maurizio.
Palmanova - Di Biasio Antonio.
Parma - Pedrelli Ercole.
Pavia - Mattia Giovanni.
Pegognaga - P. Spaggiari e F.
Piacenza - Toscani Benvenuto.
Pieve Soligo - Meneghini Giovanni.
Pordenone - Fantuzzi Pietro.
Reggio Em. - Baldi e Orlandini.
Rimini - Bendandi Giovanni.
Roma - Succ. Sorelle Adamoli.
Seregno - Pontigia Domenico.
Sermide - Ferrari Riziero.
Soncino - D'Errico Alfonso.
S. Pietro in Gu. - Berto Giuseppe.
Treviso - Mattarollo Eugenio.
Vanzaghello - Fassi Virginio.
Verona - Zampini Augusto.

SPORT ALPINO

Il più ricco e variato assortimento del genere, nonchè abiti, stoffe e mantelline loden, presso

SARTORIA SUARDI con deposito

MILANO — Via Dante N. 7 LODEN DAL BRUN

CHIEDERE CATALOGO

zione al Congresso di Locomozione Aerea di Verona con una Memoria del comm. Bertarelli, presidente della Sottocommissione Cartografica della Commissione Nazionale di Turismo Aereo, sulla cartografia per la navigazione aerea e la partecipazione del Touring con un delegato proprio nominato dal Governo poi ufficialmente nella Delegazione Governativa Italiana alla Conferenza Internazionale dei Governi a Parigi per la regolamentazione della locomozione aerea.

Il delegato del Touring è il cap. Cesare Dal Fabbro, il quale si è recato a Parigi in rappresentanza del Touring e del Governo insieme ai rappresentanti dei diversi Ministeri ed ha condotto all'accettazione per parte della Delegazione Italiana della relazione predisposta dalla Commissione di Turismo Aereo redatta dal prof. Buzzati dell'Università di Pavia.

Il cap. Cesare Dal Fabbro avrebbe anche ottenuta la presentazione alla Conferenza della proposta del trittico internazionale per il materiale aeronautico.

Al prof. Buzzati relatore ed al cap. Dal Fabbro delegato, il Consiglio Direttivo votò un plauso.

CONGRESSO DELLA STRADA A BRUXELLES. — *Bertarelli,* comunica altresì che il consigliere cav. ing. Gola si è recato a Bruxelles dove ha accudito alla rappresentanza del Touring per ciò che riguarda l'Esposizione di questi al Congresso Internazionale della Strada a Bruxelles ed alla propaganda per la mostra e per il Congresso della Strada per il 1911.

DELEGAZIONE PARLAMENTARE. — Su proposta della Direzione, si nomina a far parte della Delegazione parlamentare del Touring in Roma il deputato ing. Paolo Bignami.

La Direzione del Touring nelle sue ultime sedute ha preso fra l'altro le seguenti determinazioni:

ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEI CONGRESSI DI NAVIGAZIONE. — Alla domanda dell'Associazione Nazionale dei Congressi di Navigazione per l'adesione del Touring, si delibera di accordare detta adesione con la nomina di un delegato e con la sottoscrizione di una quota.

RIUNIONE DELLA DELEGAZIONE ROMANA. — Si prende atto della riunione della Delegazione Romana e delle deliberazioni da essa prese.

SULLA NECESSITA' DI UNA REVISIONE DELLA GUIDA DI GRANDI COMUNICAZIONI — *Bertarelli,* si incarica di studiare e di provvedere per una revisione della Guida di Grandi Comunicazioni.

PRESENTAZIONE AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI DEI VOTI DELLA COMMISSIONE STRADE. — Si prende atto che l'ingegnere Gola, vice-presidente della Commissione Strade, insieme ai deputati della Delegazione Romana del Touring presenterà al Ministro Sacchi i voti formulati dalla Commissione stessa nei diversi memoriali già inviati al Ministero.

PER LE NUOVE TARGHE PER AUTOMOBILI. — Si approvano le disposizioni prese dall'Ufficio per la fornitura delle targhe d'automobili nuovo tipo e per la loro distribuzione agli automobilisti.

CONGRESSO DELLA L. I. A. T. A BRUXELLES. — Si delibera di attendere la pubblicazione del programma per deliberare sull'opportunità o meno dell'intervento del Touring al Congresso.

DOMANDA DELLA SOCIETA' PRO PATRIA — Si accoglie la domanda della Società Pro Patria (Sezione podistica) e si conferisce una medaglia d'argento per una manifestazione podistica di turismo indetta dalla Società medesima.

ESPOSIZIONE DI ASIAGO. — Si conferisce un premio in medaglia d'argento all'Esposizione di Asiago di silvicoltura.

CROCIERA MOTONAUTICA. — Si prende atto della lettera 12 giugno del conte Orazio Oldofredi il quale comunica di offrire un premio

VITTORIO ROSSI & C.

Via Ponte Seveso, 35 - MILANO - Telefono 97-55

Concessionari Esclusivi di tutta la produzione delle Officine Legnanesi

Automobili "WOLSIT"

Cicli "WOLSIT" = "LEGNANO" = "WOLA"

Agenti Generali per l'Italia dei Cicli ed Automobili **"HUMBER"**

Cicli "ORIO" della rinomata Fabbrica Nazionale dei F.lli Orio di Piacenza .. ..

Il più grande assortimento in TUBI DI ACCIAIO tirati a freddo senza saldatura in tutti i diametri e spessori.

Agenti Esclusivi delle Gomme per Cicli BERGOUGNAN di CLÉRMONT-FERRAND

Chiedere Catalogo 1910 dei Cicli "LEGNANO"

« Orazio Oldofredi » di 5000 lire per costituire il primo premio indivisibile nella corsa « Cruisers » da Anzio a Roma che chiude la grande Crociera.

Mentre si invia alla Commissione speciale nominata allo scopo circa l'assegnazione del premio e in concordanza coi regolamenti e colle convenzioni col Comitato di Roma, si manda a comunicare in Consiglio la cospicua donazione e si invia intanto un vivo ringraziamento al conte Oldofredi per l'atto munifico che va ad aggiungere nuova benemerenza a quelle che egli ha già acquistate verso il Touring Club Italiano nei primi e pur importanti lavori di organizzazione della Crociera 1911.

I Soci che ricevono pubblicazioni difettose per errata impaginazione, per mancanza di pagine, ecc., sono pregati di ritornarle senz'altro, lasciando o riportando sulla fascia il listello del proprio indirizzo, annullato, ma in modo che sia tuttavia leggibile, e con una cartolina accompagnatoria colla quale si chiederà la sostituzione accennando ai motivi.

Verbale di scrutinio

delle schede di votazione per l'approvazione del Bilancio 1909 e per l'elezione di 6 Consiglieri e di 3 Sindaci.

Nella Sede del Touring, oggi 4 luglio 1910 alle ore 9,30, presenti i Soci signori Sen. Prof. Ing. Cesare Saldini, Presidente dell'ultima Assemblea, Achille Negri, Carlo Pozzoli, Ing. Paolo Villa, Comm. Ing. Giovanni De Simoni, Cav. Massimino Giuseppe e i Sindaci Rag. Camillo Magnocavallo, Rag. Attilio Soffredi e Rag. Gino Turrini.

I Sindaci sottoscritti, in obbedienza al disposto di cui all'art. 37 dello Statuto sociale ed alle deliberazioni dell'Assemblea Generale del giorno 3 aprile 1910, constatata l'incolumità dei suggelli stati apposti all'urna racchiudente le schede pervenute a tutto il 3 luglio andante, procedono allo spoglio delle medesime e danno atto col presente verbale dei risultati:

Votanti	2202
Approvano il Bilancio	2128
Non approvano il Bilancio	73
Schede nulle (un telegramma)	1

Gratis ai Soci del T.C.I.

IL GRANDE CATALOGO ILLUSTRATO "OMNIA,, Prima Casa italiana per la vendita diretta al pubblico.

ECONOMIA x SOLLECITUDINE

Scrivere indicando il numero di tessera: SOC. "OMNIA,, - MILANO - Via Boccaccio, 4

Football Articoli per Sport Pattini F.lli BRIGATTI Corso Venezia, N. 33 — MILANO — Tennis

Rappresentanti Cicli "MAINO,, e "ADLER,,

I NEGOZIANTI e RIPARATORI *che non avessero ancora ricevuto il Catalogo illustrato delle*

Biciclette e Serie { Abingdon - Dürkopp - Sun / Solar - Racer - Piper, ecc.

sono invitati a farne subito richiesta. — Essi vi troveranno anche un ricchissimo assortimento di Accessori *e di tutto quanto è necessario al loro commercio.*

CAMILLO OGGIONI & C.

9, Via Lesmi — MILANO — Via Ausonio, 6

Sono eletti pel triennio 1910-1911-1912 i Consiglieri signori:

Badini Cav. Dr. Mario	1915
Barutta Cav. Col. Alessandro	1925
Belotti Avv. Cav. Bortolo	1945
Johnson Comm. Federico	1950
Guastalla Cav. Uff. Dott. Gildo	1954
Moro Rag. Piero	1952

E a Sindaci per l'esercizio 1910:

Magnocavallo Rag. Camillo	2044
Soffredi Rag. Attilio	2042
Turrini Rag. Gino	2049

I seguenti signori ottennero come Consiglieri i seguenti voti:

Boxich Dr. Italo	52
Sottocorona Arturo	276
Tevini o Trevini Dr. Riccardo	278
Bianchini Arnaldo	41

E pochi voti dispersi.

Non essendosi fatto dai presenti alcuna eccezione, il verbale viene chiuso alle ore 12 previa lettura ed approvazione.

Il Presidente dell'Assemblea 1910
Firm.: ING. CESARE SALDINI.

Firmati: G. MASSIMINO - CARLO POZZOLI - ING. GIOVANNI DE-SIMONI - RAG. GINO TURRINI - ACHILLE NEGRI - VILLA PAOLO - RAG. ATTILIO SOFFREDI - MAGNOCAVALLO, *Sindaco*.

CARTELLI INDICATORI

Sottoscrizione precedente	L.	71 290,75
Cav. Luigi Ferranti, Blevio	»	15 —
Fratelli Cramer, Blevio	»	25 —
Municipio di Vernante	»	40 —
Municipio di Trana	»	30 —
Banca Popolare di Firenzuola	L.	25 —
Municipio di Venafro	»	25 —
Municipio di Udine	»	157,50
Deputazione Provinciale di Cuneo	»	210 —
Deputazione Provinciale di Milano	»	50 —
Municipio di Castiglion Fiorentino	»	5 —
Giuseppe Ballarin, Sacile	»	10 —
Deputazione Provinciale di Ascoli Pic.	»	10 —
Municipio di Persiceto	»	20 —
Municipio di Vigentino	»	60 —
Genio Civile di Chieti	»	312,50
Deputazione Provinciale di Vicenza	»	20 —
Municipio di Paesana	»	45 —
Municipio di Parma	»	90 —
Genio Civile di Palermo	»	230 —
Deputazione Provinciale di Ascoli Pic.	»	60 —
Municipio di Montopoli Val d'Arno	»	30 —
	L.	72 760,75

Cartelli sottoscritti al 31 maggio 1910: N. 5286.

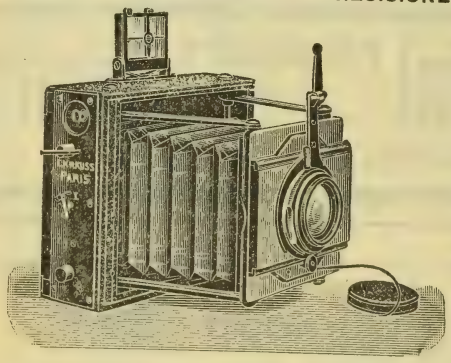
NUOVE NOMINE.
Consoli civili.

Antivari	Mario Piastra.
Antivari	Sala ing. Egidio.
Apice	Giangregorio ing. Gennaro.
Carbonara Po	Moi Antenore.
Casamassima	Ciacci avv. Angelo.
Cettigne	Lerco comm. Domenico.
Costantinopoli	Bastogi Gino.
Dronero	Faccio avv. Luigi.
Gioja del Colle	Milano ing. Giovanni.
Malalbergo	Cazzola Ivo.
Mazzara del Vallo	Marragnone Favara cav. O.
Molfetta	Capochiani avv. Bartolomeo
Momo	Renzo De Andrea.
Orbetello	Palagi not. Tebaldo.
Padula	Vincenzo Santelmo.
Recco	Marana cav. dott. Carlo Fil.

TAKYR KRAUSS

Apparecchio a otturatore per lastre

GRANDE PRECISIONE



Obbiettivi Krauss - Zeiss

Ritenuti i migliori per dilettanti e per fotografi

CATALOGO GRATIS E FRANCO

E. KRAUSS Ottico e Meccanico di precisione 21-23 Rue Albouy - Paris Xième

Pyramidon

RACCOMANDATO da AUTORITÀ MEDICHE

come il **miglior rimedio** di **effetto assolutamente sicuro**, **pronto** contro i **dolori di capo** di ogni natura, **emicrania, mal di denti, dolori nevralgici** e **reumatici**, e come **sedativo** negli **accessi asmatici.**

IL PIRAMIDONE

sopprime i dolori che accompagnano i disturbi periodici delle signore e delle ragazze. Il miglior rimedio contro la febbre nell'influenza, raffreddori, tisi, tifo, malaria, ecc.

Flaconi originali di 20 tavolette da gr. 0.1 a L. 1 al flac. da 100 tavolette L. 3.50 al flac.

Si trovano in tutte le farmacie.

Soc. Ital. Meister Lucius & Bruning
MILANO, via M. Pagano, 44

S. Demetrio Corone Barrese dott. Vincenzo.
S. Giovanni in Fiore Foglia dott. Giovanni.
S. Pietro Avellana. Di Rienzo Giuseppe.
Spinazzola ..... Cav. ing. Salvatore Del Monaco.
Velo d'Astico..... Matteo Del Bianco.
Vigevano..... Bignami rag. Vittorio.

Consoli militari.

Asmara (2 Compagn. Cacciatori) ..... Cap. cav. Costantino Brighetti.
Catania (4 regg. Fanteria) ..... Delli Colli cav. G. Saverio.
Cuneo (32 regg. Fanteria) ..... Ottona cap. Pietro.
Jesi (82 regg. Fanteria) ..... Galamini ten. Alberto.
Messina (3 regg. Artiglieria da costa) Fiore cap. Edoardo.
Nocera Inferiore (30 regg. Fanteria) .. Buonamici magg. cav. Luigi Alfonso.
Pavia (9 regg. Artiglieria da camp.) Bertarelli ten. Giuseppe.
Torino (Scuola d'applic. Artig. Genio) Cavandoli ten. Francesco.

Medici.

Castello s/. Lecco .. Dott. Rusconi Francesco.
Fontana Elice .... Dott. Collina Giovanni.
Mioglio ..... Dott. Giambattista Rossi
Orbetello ..... Dott. Antonio Nuti.
Pontassieve ..... Dott. Matteo Cigheri.
Salsomaggiore ..... Dott. Egildo Zerbini.
Sampierdarena .... Dott. Ettore Patroni.
Toscolano ..... Dott. Silvano Emilio.

DIMISSIONARI.

Consoli civili.

Bannio ..... Gallarati Felice.
Cavanella Po ..... Giacchero ing. Antonio.
Corniglio ..... Piletti Dante.
Dicomano ..... Pinzauti Sisto.
Dronero ..... Caldo dott. Vittorio .
Genova ..... Biamonti ten. Achille.
Montiglio Monferr.. Gianotti Pietro.
Pisa ..... Volterrani rag. Gastone.
Recco ..... Salvanelli Marco .
Ragusa ..... Valle Antonio M.
S. Daniele del Friuli Borletti Ferdinando.
Sestri Levante. ... Bo Cornelio.
Virle Treponti .... Zecca dott. Luigi.
Washington ..... Ravajoli prof. Carlo Antonio

Consoli militari.

Modena (36 regg. Fanteria) ..... Cassi cap. Cesare.
Pavia (9 regg. Artiglieria campagna) Gargiulo ten. Domenico.
Vicenza (7 regg. lancieri Montebello). Barutta ten. Guido.

Medici.

Balzola Monferrato. Cassone dott. Giacomo Enr.
Pradamano ..... Camurri dott. Luigi Vinc.

Soci benemeriti.

Blotto Ercole, Occhieppo Inferiore — Cirincione ten. Giuseppe, Torino — Dragoni Ambrogio, Mortara — Pizzigoni Benito, Milano — Razeto sac. dott. Elia, Bogliasco.

TOTALE N. 1668.

Soci quinquennali.

Bernabè cav. Vincenzo, Bengasi — Berri Nebo, Milano — Binetti Archimede, Cellatica — Bonaconza Amilcare, Parma — Bosio Stefano, Monaco Principato — Brambilla Domenico, Milano — Buscaglione ing. Giuseppe, Torino — Copello Goffredo, Rosario S. Fè — De Barbieri Raffaele, Genova — De Toni Giacomo, Messina — De Vag bar. Nicolas, Pisa — Duffoy cav. Armando, Mosca Fedele Riccardo, Cadenabbia — Francioli Dionigi, Intra — Gagliardi Cesare, Zenon Pereira, Jona Alberto, Zurigo — La Viola Achille, Savona — Levi Ippolito, Torino — Marina Cesare, Genova — Murari Brà conte ten. Sebastiano, Torino — Nonini Diego, Novate Mezzola — Orlandini Lodovico, Parma — Petralia dott. Antonio, Franca — Pizzi Amatore, Milano — Poli dott. prof. Camillo, Genova — Regogliosi dott. Emilio, Torino — Scorcelletti Alfredo, Parà — Tonini Magrini E., Forte dei Marmi — VALDANI LINA, Buenos Ayres — Zizzi march. Ferdinando, Napoli — Zudenigo Pasquale, Trieste.

È uscito il Catalogo, nuovi modelli 1910, biciclette

GÖRICKE

il massimo della perfezione in fatto di solidità, scorrevolezza ed eleganza.

Domandatelo alla Società

Göricke & Alterauge - Corso Indipendenza, 5 - Milano

Telefono 41-32

MOTORI PER AVIAZIONE
COSTRUZIONI AERONAUTICHE
ELICHE, ACCESSORI
MONOPLANI "REBUS"

RESTELLI & C. - Strada Vercellese, 200 - MILANO

REBUS

BIELLA & C. MILANO Via Monforte, 19

Telefono 95-90

SOCIETÀ FORNITURE ELETTRICHE PER AUTOMOBILI

Depositari degli ACCUMULATORI HENSEMBERGER

Chiedere Cataloghi

I meravigliosi biciclette tipo 1910

SWIFT

dimostrano che questa marca continua ad essere "LA MIGLIORE DEL MONDO,,

The Swift Cycle Co. Ltd. — Coventry

Agente per l'Italia: MARIO BRUZZONE, Corso Lodi, 15, Milano

In Milano: F. FARAVELLI - Via Meravigli, 15

Di prossima pubblicazione:

I° ANNUARIO dell'AERONAUTICA

EDIZIONE **1910** DEL T. C. I.

CONTERRÀ:

STORIA - TECNICA - PRINCIPI SCIENTIFICI - DESCRIZIONE E NOMENCLATURA DEGLI APPARECCHI — CARATTERISTICHE ILLUSTRATE DEI PRINCIPALI TIPI — MATERIE PRIME — IMPIANTI FISSI — DELLE STOFFE E DEI TESSUTI — AEROLOGIA — METEOROLOGIA — SEGNALAZIONI — TABELLE DEI PESI, DELLE MISURE, DIMENSIONI, DEGLI SFORZI, ECC. — RECORDS E MANIFESTAZIONI SPORTIVE — CLUBS E ASSOCIAZIONI CHE SI OCCUPANO DI AERONAUTICA — SCUOLE E CAMPI DI AVIAZIONE — POSSESSORI DI AEROPLANI, DIRIGIBILI E SFERICI — INDUSTRIALI E COMMERCIANTI.

Prezzo: L. 6 ridotto a L. 3 pei soci del T. C. I.

Ordinazioni e vaglia alla Sede del T. C. I. - MILANO.

Biciclette STYRIA

Motociclette REPUBLIK

Casse forti **TANCZOS-VIENNA** sicure contro il fuoco e le infrazioni.

Macchine da scrivere HAMMOND

Automobili **Laurin-Klement** HP. 8-9 12-14 16-18 20-25 35-40 60

Jungbunzlau (Boemia)

(Vetture - Omnibus - Camions)

Costruttori delle automobili postali Cattaro - Montenegro.

Biciclette, Motociclette e Macchine da scrivere anche a rate, dietro referenze di primo ordine.

Chiedere cataloghi e certificati con riferimento al presente avviso alla Ditta I. WOLLMANN-PADOVA Rappresentante

Telefono 95-90 — provvisorio.

Auto-Garage Centrale

MILANO

Vicolo S. Carlo, N. 3 (Via Monforte)

APERTO TUTTA LA NOTTE

OFFICINA
COSTRUZIONI - RIPARAZIONI
CARICA ACCUMULATORI

Forniture complete

Deposito e rifornimenti benzina con impianto di sicurezza brevettato - Misuratore automatico Assoluta garanzia.

Telegrammi: Autocentral - Milano

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 Maggio 1910

SOCI VITALIZI (*)

ASUNCION, Dacomo Luigi — BROOKLINE, Elliot C. Lee — CAGLIARI, Mameli Patrizio — CAMOGLI Cuneo Francesco — CHIAVENNA, De Polladini Manlio Roberto — CONCEPCION, Bracchiglione Ettore — FERMO, Municipio — FORMIGARA, Binda Oberto — GENOVA, Lavarello Amedeo — MESSICO, Cusi Dante — MILANO, Buschini comm. Amilcare, Motterlini rag. Ernesto — NAPOLI, Aloisio ing. Pantaleo, Capozzi cav. Crescenzio, Petriccione Luigi conte di Vadi — NOVARA, Magistrini Cesare Franco — OTTENBACH, Hurlimann G. O. — PARIS, Whituy Dorothy — RIVOLI TORINESE, GIANOTTI TECLA — S. PAOLO, Cuoco Carlo — S. REMO, De Garnier des Garets conte G. — SANTIAGO, Falabella Pasquale, Reginato Giuseppe — TORINO, Capriolo cav. Emanuele, Guglielmone Agostino — TRIESTE, Tripcovich Paolo — VALLE MOSSO, Garbaccio Luigi — VALPARAISO, Passalacqua Antonio, Zanzi Urbano — VENEZIA, Masotti dott. Pietro — YUTO, Albertelli ing. Pietro.

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Bausone prof. geom. Luigi, Della Valle avv. Adolfo, Gazzini cav. cap. Attila, Marocco dott. Giovanni, Massari Aristide.
Acqui. — Math Edoardo, Sirito Giuseppe.
Asti. — Ferrero rag. Guido, Viarengo Arturo.
Casale Monferrato. — Negro cap. Angelo Oreste.
Castelnuovo Bormida. — Monti dott. Terzillo.
Cortazzone. — Forno dott. Candido.
Malvicino. — Bruno geom. Giuseppe.
ANCONA. — Cagli Leonida, Donati Romeo, Scarpetti Raffaele, Sonnino Gino, Sonnino Piero.
AQUILA. — *Antrodoco.* — Società Sportiva Antrodocana.
Avezzano. — Tessari Domenico.
Calascio. — Ciarrocca Amedeo, Taranta Alfredo.
Castel di Sangro. — Baldi Pietro.
Rocca di Mezzo. — Arpea Francesco.
Trasacco. — Vincenti Achille.
AREZZO. — Cartigliani Ernesto, Castronovo Angelo, Citernesi dott. Pietro, Magnanensi rag. Antonio, Manaresi cap. Domenico, Migliori Italo.
Stia. — Martini Angiolo.
ASCOLI PICENO. — De Re Emidio, Felci Tomaso, Franchi avv. Augusto, Palazzeschi Vincenzo.
Fermo. — Mercuri Ermanno.
Monsampietrangeli. — Corradi Paolo.
AVELLINO. — Raganato Tomaso.
BARI. — Collegio Pugliese Ingegneri e Architetti.
Barletta. — Amati Giuseppe, Vecchietti Ferruccio.
Canosa. — Di Bari Rocco.
Noicattaro. — Didonna Nicola, Saponaro Carlo.
Putignano. — Campanella Giuseppe.
Trani. — Moscatelli Giovanni, Trabucco Nicolò.
BELLUNO. — Veloce Club Alpino.
Bragarezza. — Zagra Giuseppe.
Pieve di Cadore. — Vecellio Agostino.
Pozzale Cadore. — Baldovino Liberale.
BENEVENTO. — Principe dott. Antonio.
BERGAMO. — Del Bono ing. Edoardo, Iardini Augusto, Pontoglio rag. Alessandro, Rivoira Domenico, SYLVA FRANZINI ANGIOLA, Trinchieri ten. Giulio.
Cavernago. — Pasinetti Giovanni.
Clusone. — Azzola not. Umberto, Turotti Michele.
Fiorano al Serio. — Bassanelli don Edmondo, Locatelli Domenico.
Gazzaniga. — Folilila Pietro.
Nembro. — Benigni Adolfo.

(*) ***Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.**

(**) ***Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia. L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la tessera di riconoscimento.**

In vendita solamente presso i Negozianti di apparecchi fotografici e accessori.

SATRAP

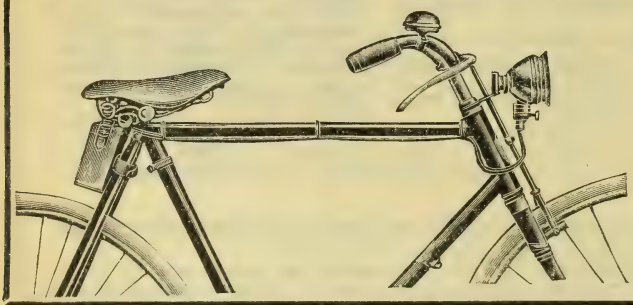
Carte fotografiche e sviluppatore

Chemische Fabrik auf Aktien (vorm. E. Schering)

Sezione Fotografica ▣ Charlottenburg, Tegeler Weg 28-33

Osio Sotto. — Margutti Enrico.
Ponte di Nossa. — Romelli dott. Luigi.
Sarnico. — Paris Beniamino.
Vertova. — Marchesi Luigi, Paganessi Francesco.
BOLOGNA. — Balduzzi dott. Antonio, Biblioteca Popolare, Borsari Augusto Carlo, Duranti Giuseppe, Rosa ing. Antonio, Rosa Luigi, Rossi Edoardo, Serantoni ing. Silvio, Tarozzi Arturo, Tomeazzi Cesare, Veronesi avv. Pietro, Violi Angelo.
Castel del Rio. — Tonni Ettore.
Castiglione Pepoli. — Municipio.
Crespellano. — Benuzzi Armando.
Fontana Elice. — Grillini don Emilio.
Malalbergo. — Cazzola Ivo.
Pianoro. — Vandelli Ettore.
S. Giovanni Persiceto. — Lodini Vincenzo.
BRESCIA. — Bossini Clemente, Bravi Secondo, BUZZONI nobile MARIA ANNA, D'Oncieu de Chaffardon conte Enrico, Oggioni prof. Enrico, Pogliaghi prof. Carlo, Pogliaghi cap. Gaetano, Tabaglio Erminio, Venturelli rag. Angelo.
Botticino Mattina. — Cazzago nob. Antonio.
Breno. — Biazzi Riccardo.
Cedegolo. — Bettinetti ing. Manlio.
Cellatica. — Boni rag. Attilio.
Chiari. — Compagnoni Giuseppe.
Concesio. — Anelli nob. Giorgio.
Gavardo. — Prati Achille.
Lumezzane Pieve. — Mezzetti Attilio, Polotti Angelo, Polotti Pietro.
Milzano. Cicogna Francesco, Cristofolini Pietro, Spini Riccardo.
Pontevico. — Fontana Pietro, Nasi Vittorio.
CAGLIARI. — Corrias Efisio, Garau Mereu Federico, Masnata Angelo, Nurchis Efisio, Rattu Giuseppe, Zuddas Luigi.
Iglesias. Taci Ezio.
Macomer. Piro Silverio.
San Vito. — Costa dott. Raffaele.
Senorbì. — Tosalli Giuseppe.
CALTANISSETTA. — Rava ing. Guglielmo.
CAMPOBASSO. — Belpoliti Leopoldo, Cancellario Mario, Ditta Fratelli Lapacchioli, Giordano Gustavo, Spetrino avv. Francesco Gustavo.
Carovilli. — Miglio Alfonso Gennaro, Milanese Giovanni.
Civitacampomarano. — De Marinis Camillo.
S. Massimo. — Farrace Luigi.
S. Pietro Avellana. — Baldani Berardo.
Venafro. — Cimorelli cav. uff. Giuseppe, Gallotta Giovanni.
CASERTA. — Marino Enrico.
Capua. — Marchesani cav. Biagio.
Cassino. — Acciaccarelli Luigi, Manna Giosuè.
Fondi. — Sotis avv. Romolo.
S. Apollinare. — De Vendictis dott. Carmine Luigi.
Teano. — Monaco don Epifanio.
CATANIA. — Fichera Matteo Caruso, Pignataro Pietro, Principe di Cesami.
CATANZARO. — *Nicastro.* — Cataldi Domenico, Pacenza avv. Arnoldo.
CHIETI. — Scenna prof. Desiderato.
Ortona a Mare. — Viscardi geom. Elvio.
COMO. — Cattaneo rag. Angelo, Mantovani ing. Giulio, Mascetti rag. Umberto, Orlandoni rag. Orlando, Pessina Ambrogio, Rossi Ambrogio, Sironi Giuseppe, Vietti Leonardo.
Arcisate. — Comolli Riccardo.
Blevio. — Lucini Pietro.
Bulgarograsso. — Braga Umberto.
Cantù. — Maspero Edoardo.
Castello sopra Lecco. — Piloni Bernardo.
Cermenate. — Unione Ciclistica.
Cittiglio. — Gorla Ernesto.
Colico. — DE BERNARDI RISI AMALIA, Vianini Giuseppe.
Comerio. — Brasca Francesco.
Dongo. — Mazzoletti don Remo.
Erba Incino. — Bertacchi Edoardo, Cremegna Giovanni, Lavelli Bernardino, Pontiggia Paolo, Resta Enrico, Valsecchi Alessandro.
Fino Mornasco. — PELLIZZONI ANTONIETTA.
Locate Varesino. — Wellershaus Erminio.
Menaggio. — De Julio cap. Ottavio, Meroni Enrico, Mezzera Andrea.
Merate. — Villa prof. dott. Camillo, Zappa Battista.
Molina. — Fasoli Giuseppe Carlo.
Monvalle. — Binda don Alberto.
Tonzanico. — Molli Giorgio.
Tradate. — Bertoni Carlo, CASTIGLIONI SCALINI RINA, Manzini Ettore, Monti Angelo, Radice Aldo.

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili



CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI

Chiedere il nuovo listino alla Ditta

GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine

Sconto 10% ai soci del T. C. I.

PNEUMATICI

BATES

dell'antica fabbrica **W. & A. Bates Ltd. di Leicester**

Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

Trevisago. — Grillantini Pietro.
Valmadrera. — Sampietro Federico.
Varenna. — Vergottini Leopoldo.
Vill'Albese. — Parravicini Vittore, Pontiggia Antonio.
Voldomino. — Castagna Fedele, Sala Egidio.
COSENZA. — *Corigliano Calabro.* Violi Zuccoli Armando.
S. Fili. — Cocciante Nunzio.
CREMONA. — Borrini Alfredo, Castellotti Cristoforo, Castellotti Remo, Rossi Ambrogio.
Casalmaggiore. — Limieri Luigi.
Crema. — Agnesi dott. Cristoforo, De Benedictis Michele, Freri Alessandro, Freri avv. Ettore, Raimondi Agostino.
Due Miglia. — Bertulli Giuseppe, Riboni Agostino.
Ostiano. — Maffezzoni Luigi, Persini Giuseppe.
Ricengo. — GHISETTI GIAVARINA ALCIDE.
Soncino. — Tacchini Battista.
Torre Picenardi. — Brochieri Giuseppe.
CUNEO. — Club Alpino Italiano Sezione di Cuneo, Venturoli rag. Umberto.
Alba. — Scovazzi Angelo.
Canale. — Borgnetto Giacomo.
Ceva. — Rebaudengo Giovanni.
Chiusa Pesio. — Leprotti Giuseppe.
Fossano. — Baer Goffredo.
Limone Piemonte. — Tabacco G. B.
Mondovì. — Bresciano Francesco, Rubino Adolfo, Savorani magg. Umberto.
Pianfei. — GARELLI MARIA ved. BONGIOVANNI, Revelli Giovanni, Tonelli Giov. Battista, Viglietti Costanzo.
Saluzzo. — Giordano Giuseppe.
Scarnafigi. — Aragno G. Battista.
Spinetta. — Racca Giovanni.
FERRARA. — *Cento.* — Malferrari Felice.
FIRENZE. — BERG baronessa TERESA, Biancoli Mario, Ciolli Giulio, Corsi Cesare, Friscia magg. Giuseppe, Pagnini Egisto, Tacchinardi Alberto, Vannucci Dino.
Borgo S. Lorenzo. — Romanelli Romanello.
Firènzuola. — Marrani Mario.
Grezzano. — DAPPLES ELVIRA.
Montepiano. — Marchiò Federico, Tartoni Orlando.
Montespertoli. — Frassineti Ubaldo.
Pontassieve. — Fabbri Umberto.
Tosi. — Biondi Dino.
FOGGIA. — Barini ing. Alberto, Mastrocinque Attilio.
Manfredonia. — De Angelis Daniele.
FORLI'. — *Cesena.* — Ambrosini Dino, Genocchi Antonio, Venturi Urbano.
GENOVA. — Anfosso Alfredo, Bevilacqua Giovanni, Bitossi Nello Ottavio, CENTANARO CARLINI BARBARA, Cerlesi Giuseppe, Croce Francesco, Dalia Antonio, De Feo Mario, Frizzoni Renato, Gaggiolo Luigi, Gazzo Davide, Grondona dott. Domenico, Iozzia ten. Bartolo, Maestri Pietro, Marcone Giov. Battista, Marina Cesare, Meardi Vittorio, Moncalieri Ettore, Pareto Michele, Parodi Armando, Pitto Mario, Poggi Luigi, Poli dott. prof. Camillo, Pratolongo cav. Luigi, Puppo Luigi Dario, Sartoris cav. Cristoforo, Tagliavacche Emanuele, Vernengo Pietro.
Apparizione. — Podestà Angelo.
Arenzano. — Bontà dott. G. B., Scarsi dott. Giuseppe.
Bolzaneto. — Marini Giuseppe.
Borzonasca. — Cogozzo Enrico.
Chiavari. — Zerega Giuseppe.
Erli. — Abbò Marcello.
Lavagna. — MUZIO vedova COSTA EMILIA.
Pontedecimo. — Boccardo Stefano, Montaldo Fulvio.
Portofino Kulm. — Negri Guido.
Recco. — Guglielmini Guglielmo.
Sampierdarena. — Patroni dott. Ettore, Venturini dott. Giorgio.
S. Francesco d'Albaro. — Ravaschio don Franco.
Savona. — Caselli Ugo, Costamagna Carlo, Possa Carlo, Stella ing. Umberto.
Sestri Ponente. — Baffico Osvaldo, Bartoleno Francesco.
Spezia. — Da Pozzo cav. G. B., Parodi Eugenio.
Toirano. — Malugano Ambrogio.
Tribogna. — Garbarino avv. Federico.
Voltri. — Rosselli Enrico.
GIRGENTI. — *Porto Empedocle.* — Burgio avv. Salvatore, Capizzi dott. Alfredo, Ferrera Gerlando.
Ribera. — Bullio Lorenzo.
GROSSETO. — *Massa Marittima.* — Billi Rigo, Ferrini Emidio, Paradisi Pietro.

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

Premiato Stabilimento Artistico Industriale

AUGUSTO GEROSA

MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)

INCISIONI — SMALTI — MINIATURE

Oreficerie ed argenterie smaltate

STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI

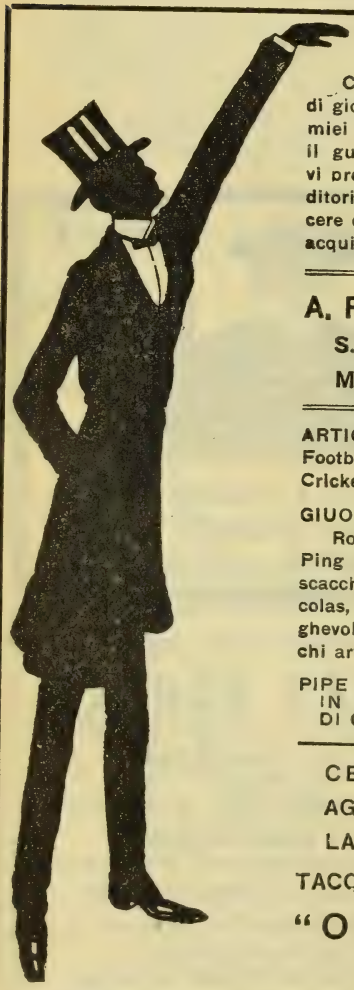
Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi

Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.

Coppe con fregi smaltati

Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

LECCE. — Carosso ing. Carlo, Foscarini Antonio, Istituto Marcelline, Sala Convegno Ufficiali 47 Fanteria, R. Scuola Normale Femminile, Seminario Diocesano.
Alessano. — Castellano Antonio.
Corigliano d'Otranto. — Barrotta not. Vincenzo.
Galatina. — Bisanelli Vittorio.
Ginosa. — Biblioteca Popolare « G. Mazzini ».
Manduria. — Pasanisi dott. Raffaele.
Matino. — Provenzano Fausto.
Taranto. — Cagnaroni Gaetano, Fiorito Giuseppe.
LIVORNO. — Bertoletti Giov. Batta, Cini Gualtiero, Di S. Sonnino Leone, Ditta Bagni e Marchionni, Doberti Amedeo, Galeotti cav. avv. Arrigo, Mazzoni ing. Gino.
LUCCA. — Del Prete geom. Mario, Pergola geom. Enrico.
Bagni di Lucca. — Società Termale Italiana, Unione Sportiva.
Pescia. — Mattei Carlo.
Pietrasanta. — Battelli Raffaello.
Porcari. — Gianini Lazzerino.
Viareggio. — Barsi Daniele.
MACERATA. — *Camerino.* — Arnici ing. prof. Filippo.
Porto Civitanova. — Roani Giovanni.
Tolentino. — Serangeli Giulio.
MANTOVA. — Cantarelli Ettore, Madesani Licurgo.
Borgoforte. — Durlo Pietro.
Canneto sull'Oglio. — Ceresa Ezechiele.
Carbonara Po. — Gavazzoni Giuseppe.
Casaloldo. — Grazioli Mentore.
Castiglione Stiviere. — Morano Gaetano.
Gonzaga. — Gelosi Ciro, Prandi B. Cairoli, Sissa Augusto.
Roncoferraro. — Braccaioli Arrigo.
Villa Garibaldi di Roncoferraro. — Croci Paolino.
MASSA CARRARA. — *Castelnuovo Garfagnana.* — Cervi ing. Mario.
MESSINA. — Bertolani comm. Mariano, Rino ing. Giuseppe.
Malfa. — Pepe Antonio.
Taormina. — Bottari Pancrazio, Del Bianco Rosario barone di Policastrello.
MILANO. — Agostoni Ulisse, Arioli Rinaldo, Associazione Pavese, Bagnoli Luigi, Bareggi ra. Achille, Bellanca Francesco, Berri Nebo, Bianchi Antonio, Bolgiani prof. Ambrogio, Bombardieri Remigio, Borella Antonio, Borioli Angelo, Borsa avv. Mario, Botti iApelle, Bramati Luigi, Brambilla Domenico, Brandini rag. Francesco, Calderini Azeglio, Callegari Ennio, Candiani Carlo, Cappellazzi Remo, Chiaraviglio rag. Giovanni, Cigognini Gaetano, Colombo Remo, Colombo Sulpizio, Comelli Giulio, Comellini Alberto, Cometti Beniamino, Comoletti Garibaldi, COVA MARTA, D'Andrea Angiolo, DE LINDATI LINA, DEL TORRE IDA, De Martini Alessio, De Micheli Davide, De Micheli Ernesto, De Simoni rag. Luigi, Ditta Luigi Scaletti di Piero Pavesi, Elli Giuseppe, Ferrarese Pietro Costantino, Fetz Giorgio, Figini Emilio, Fiori Francesco, Forloni Luigi, Fossati Osvaldo, Gargantini rag. Felice, Ghezzi Alessandro, Ghisalberti Arturo, Girgenti dott. Giuseppe, Grauger Carlo, Grassi Rinaldo, Guillermin Giuseppe, Kaufmann Giuseppe, Kel-



Così alto salterete di gioia acquistando i miei articoli, sia per il guadagno che essi vi procurano se rivenditori, come per il piacere che vi danno, se acquirenti.

A. RAIMONDI
S. Vicenzino, 4
MILANO

ARTICOLI SPORT — Football, Lawn Tennis, Cricket, Croquet, etc.

GIUOCHI SOCIETÀ — Roulettes, giuochi, Ping Pong, domini, scacchi, bigliardini Nicolas, scacchiere pieghevoli, candelette fuochi artificiali, etc.

PIPE IN PANNOCCHIA DI GRANOTURCO.

CERCANSI AGENTI PER LA VENDITA TACCHI GOMMA "ODEOL,,

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Più di 2 milioni di CANDELE
OLEO

in uso in tutto il mondo.
IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES.

MARQUE DÉPOSÉE

Le Lastre SCHLEUSSNER
le più raccomandabili per paesaggi e lo sport
Listino a richiesta.
Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.

ler Oscar, Krahling C., La Villa Gaetano, Locati Giuseppe Arturo, Lolla Angelo, Longoni Carlo, Lutzu Giovanni, Maglio Manlio, Mami dott. Giuseppe, Mantelli Giovanni, Mariani dott. Federico, Martini Federico, Masi ing. Dionisio, Masinari Gino, Mauri Ettore, Melan Giuseppe, Melzi Felice, Menotti Angelo, Mercandalli Giuseppe, Meyer Alberto, Monistier Clito, Montorio Attilio, Moretti Attilio, Murari rag. Giorgio, Nicoletti prof. Dante Ottolenghi conte Mario, Panigatti Pietro, Parabiaghi Francesco, Parravicini nob. Angelo, Passoni Amleto, Petricioli Cesare, Pianigiani Guido, Piatti rag. Severo, Picasso G. B., Pogliani G. Angelo, Ponzio Giuseppe, Pontara rag. Trento, Rasina Ernesto, Romagnoni Dante, Rossi Edoardo, Rossi Umberto, Sampieri Giovanni, Sansoni Ettore, Sartoris rag. Francesco, Scarazzini Mario, Secomandi Romano, Selvio Umberto, Taroni rag. Torquato, Tescaro Nereo, Trentini Oreste, Turretta Aldo, Venegoni Luigi, Vertua Edoardo, Vertua Valerio, Vial Carlo, Villa Carlo, Villani Francesco, Viriglio Francesco, Visconti Enrico, Zara Vittorio.

Abbiategrasso. — Arioli Domenico.
Bellinzago Lombardo. — Cerrini Gaetano.
Bergoro. — Pigni Angelo.
Bresso. — Bianchi rag. Natale.
Busto Arsizio. — Castelli Carlo, Crespi Carletto.
Cairate. — Lepori Francesco.
Casale Litta. — Binetti Carlo.
Castano. — Ostinelli Carlo.
Corbetta. — Barbaglia Luigi, Chierichetti Rienzi, Cucchiani Giuseppe, Ghioldi Carlo, Marcora Pietro, Magugliani Carlo, Ranzani rag. Clemente, Zari ing. Carlo.
Corsico. — Bertola Cesare.
Ferno. — Senaldi Luigi.
Gorgonzola. — Sala Giovanni.
Gorla Minore. — Colombo Martino.
Greco Milanese. — Repossi Alessandro.
Lacchiarella. — Biraghi Francesco.
Lodi. — Cinquanta Luigi.
Magenta. — Cusimano Giovanni.
Marcallo. — Lualdi Luigi.
Meda. — Baserga Cesare.
Melegnano. — Monti ing. Lio.
Monza. — BIANCHI CLEMENTINA, Paleari cav. Rodolfo, Tagliabue Egidio.
Musocco. — Giuliani Luigi, Zappini Edoardo.
Peschiera Borromeo. — Ranna avv. Gaetano.
Pogliano. — Moroni Paolo.
Rescaldina. — Società Sportiva.
Rho. — Veronelli Giuseppe.
Robecco sul Naviglio. — Crespi Ettore.
Saronno. — Giustacchini ing. Giuseppe.
Sedriano. — Galbiati Valentino.
Senago. — Marzorati Mario.
Somma Lombardo. — Braghini Gottardo, Fidanza Nardio.
Turro Milanese. — Spinelli Giuseppe.
Uboldo. — Mariani Giovanni.

MODENA. — Arena avv. Gaetano' Barbieri Gustavo, Barbieri Luigi' Berti dott. Ermete, Donati avv. Pio, Levoni Renzo, Luppi Silvio, Mantovani Guido, Nizzi Luigi, Ricchi Lino, Sighinolfi Alfredo.
Colombaro. — Manfredi Pio.
Concordia. — Unione Sportiva Concordiese.
Fanano. — Cipressi Umberto.
Fiorano Modenese. — Rosa Giuseppe.
Maranello. — Giberti Mario, Parenti Giovanni, Pollacci Tito.
Mirandola. — Caccia prof. Natale, Cavicchioli dott. Alfredo, Landi prof. Dino, Veronesi Gustavo.
Monfestino in Serra Mazzoni. — Poggioli Vincenzo.
Montese. — Passini Severino.
S. Felice sul Panaro. — Modena Augusto, Paltrinieri Mario, Puviani rag. Geminiano.
Solignano. — Venturelli Arturo.
Villa S. Faustino. — Grimaldi Bernuzzi Carlo, Negri Luigi.

NAPOLI. — Agrelli Michele, Coglitore ing. Manlio, D'Antonio avv. Gennaro, Farneti Carlo, Fraja Ettore, Moschetti ing. Adolfo, Pisani dott. Guglielmo, Rossi rag. Giuseppe, Spadacenta Vincenzo, Terranova Alessandro, Tortora cav. uff. ing. Giuseppe, Valsecchi Rodolfo, Zizzi march. Ferdinando.
Sorrento. — Associazione per gli Interessi.

NOVARA. — BERTOLOSSI IRMA, Callerio Giuseppe, Turba rag. Guido.
Andorno. — Rapa Arcangelo.

Dr G. LANGBEIN & Co. MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI
Sede in MILANO - Corduso, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1908 L. 15 067 969. 96
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITA' CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Società Anonima — Capitale L. 105.000.000 interamente versato
Fondo di riserva ordinario L. 21.000.000 — Fondo di riserva straordinario L. 14.000.000

Sede Centrale: MILANO ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO-ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA LIVORNO - LUCCA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA ROMA - SALUZZO - SAVONA - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA

Rappresentanze a TUNISI, presso Banque Commerciale Tunisienne
BRASILE, presso Banco Commerciale Italo-Brasiliano

Quando vi deciderete all'acquisto d'una bicicletta, rivolgetevi ad una marca la quale possa garantirvi la massima soddisfazione. Potrete essere sicuri che troverete tutti i requisiti di un massimo conforto, eleganza e solidità in una

BICICLETTA

TRIUMPH

la migliore macchina che l'industria ciclistica inglese ha saputo ideare.

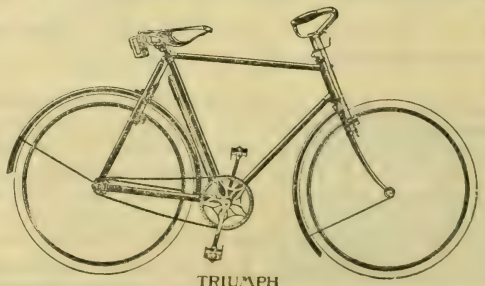
Nessun'altra marca può darvi pari soddisfazione a quella che possiamo offrir noi, non potendo alcun altro fabbricare nelle medesime ideali condizioni di cui ci troviamo noi.

In ogni modo chiedete il Catalogo, che si spedisce gratis e franco, alla

The Triumph Cycle Co. Ltd. - Coventry (England)

o ai nostri rispettivi Agenti; certo vi interesseranno i dettagliati particolari in esso contenuti.

MILANO - Palmiro Zignone succ. Attilio Beretta, Corso Porta Romana, 65.
ANCONA - A. Marchetti & Co., Via XX Settembre.
AREZZO - Auto Garage Perugia.
BERGAMO - Paolo Brignoli, Via Paleocapa, 1.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco, 41.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Via Goito, 5-7.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
GENOVA - A. Peiucco, Via Colombo, 6 rosso.
LIVORNO - G. Gambini, Via Aurelio Saffi, 1.
LODI - Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Corso C. Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Emanuele.
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage Perugia, Piazza Vitt. Emanuele.
PESCARA - D'Aurelio Melfino, Corso Manthonè, 100
RAVENNA - A. Zuffetato, Via Mazzini, 5.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.
TREVIGLIO - M. Setti - Velocipedi.



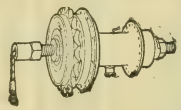
TRIUMPH

Arona. — Ratti Antonio.
Biella. — Fossati Felice, Marangoni rag. Francesco, Mecca avv. Nestore.
Bognancodentro. — Galletti Giovanni.
Bognancofuori. — Galletti Giuseppe.
Buronzo. — Colli Lanzi Giuseppe, Guarino Giuseppe.
Candoglia di Mergozzo. — Careglio Giovanni.
Cannobio. — Borlandelli don Luigi.
Comero. — Maddalena Ercole.
Cressa. — Sacchi Pietro.
Crevola d'Ossola. — Margaroli Camillo.
Domodossola. — Novazio Alberto.
Intra. — Converso Giuseppe, Francioli Dionigi.
Maggiora. — Sezione Sportiva Maggiorese.
Migiandone. — Merio cav. Carlo.
Moncrivello. — Daffara don Antonio.
Mosso S. Maria. — Musa prof. Romeo.
Oleggio. — BORZINIvedova BOTTA TERESA.
Olgia. — Galli Luigi, Guerra Enrico, Tondi Clemente.
PonteFalmenta.—Guglielmi Luigi.
Premosello. — Silvetti Leone.
Ronco Biellese. — Ronard Camillo.
Ronsecco. — Gaviati Antonio.
Spoccia. — Dott. Angelo Filoteo.
Vercelli. — Casimiri don Raffaele.
PADOVA. — Ferrari cap. dott. Pietro, Furlan Umberto, Guarau Gioachino, Modulo Luigi, Pedrina Mario, Piva Francesco, Società Ciclisti Padovani.
Lozzo Atestino. — Unione Ciclistica Atestina.
Monselice. — Gemo Claudio.
Torre. — Polledri Emilio.
PALERMO. — Circolo Schermistico, Craviolo Cesare, Donandy Ugo, Franco Barone Emanuele, Piazza ten. dott. Beniamino.
PARMA. — Banchini Massimo, Bendandi prof. dott. Nullo, Bonaconza Amilcare, Gobbi Achille, GrossiAmabile,GrossiMassimino, Guidorossi Ruggero, Levrieri Medardo, Massa Filippo, Orlandini Lodovico, Pesci Pietro, Tarquini Dante.
Borgotaro. — Caviglioni Secondo.
Colorno. — Zerbini Ferdinando.
Golese. — Canova Rocco.
Noceto. — Cavalli Dillo.
Pellegrino. — Vasoli Silvio.
Salsomaggiore. —Maccapani Efren, Pessola Casimiro.
PAVIA. — Chiola ten. Valentino, Lamattina cap. Domenico, MartinelliPiero, Onofri cap. Camillo.
Belgioioso. — Manzoli Giuseppe.
Garlasco. — Gazzaniga Mario.
Mortara. — Bertolotti Luigi.
Ruino. — Fiori Giuseppe.
Sannazzaro de' Burgondi. — Pagliari Ugo.
Stradella. — Lissoni Alberto.
PERUGIA. — *Città di Castello.* — Bartolini Ferdinando, Corsi Amedeo.
Foligno. — Della Bella Guido, Napoli rag. Ruggero.
Marsciano. — Balucani don Adolfo.
Narni. — Ceccarelli Adelmo.
Spoleto.—Pierdominici don Nicola.
Tuoro. — Buattini Luigi.
PIACENZA. — Ferrini cap. Rodolfo, Garioni geom. Giuseppe, Guarini cap. Saverio, Maccini ing. Piero, Pedrini ten. Gino, Pellei ten. Pier Camillo, Rabizzoni Stefano, Squillace col. Antonio, Visetti cap. Enrico.
Borgonovo. — Fantoni Celso.
Cortemaggiore. — Cattadori dott. Alfredo.
Podenzano. — Perducchi Enrico.
PISA. — Allegrini Guido, Peer Emilio.
Cecina. — Cantini Rubello.
Crespina. — Priami Primo.
Palaja. — Francioni Alfredo.
PORTO MAURIZIO. — *Arma di Taggia.* — Lagorio Carlo.
Cipressa. — Garibaldi Emilio.
Oneglia. — Di Scalzi ten. Alessandro, Novaro Jacopo, Roasio barone della Torre dei Rinaldi cav. Alessandro, Società Ciclo Podistica « Farsi Veloci ».
San Remo. — Francioni Giuseppe, Marty Guglielmo.
Vallecrosia. — Aprosio Giacomo.
POTENZA. — *Irsina.* — Amato avv. Giuseppe Santo.
Lauria. — Manetti Gioachino.
Melfi. — Benucci ing. Alberto.
Palazzo S. Gervasio. — Caivani avv. Gennaro.
S. Arcangelo. — Centola dott Francesco.
RAVENNA. — Pinzolo Alfredo.
Faenza. — Bacchilega Ferdinando, Campana Domenico.
REGGIO CALABRIA. — *S. Cristinad'Aspromonte.*—Luly geom. Vincenzo.

LA MOTOSACOCHE
LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
IMPORTANTI MODIFICAZIONI · CATALOGHI GRATIS
SOCIETÀ MECCANICA ITALO GINEVRINA · Via Freyu's 26 TORINO

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Premiato Stabilimento Artistico
UNIONE ZINCOGRAFI
Via Spontini, 5 - MILANO
Telefoni 71-08 e 21-81
FORNITORI DEL T.C.I., DELLO STATO
E DELLE PRIMARIE CASE EDITRICI
RAPPRESENTANZE: TORINO - GENOVA - FIRENZE
MODENA - COSTANTINOPOLI



È là in alto della compiuta salita

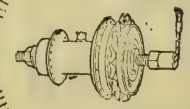
che avete pienamente conto dei vantaggi che dà

IL MOZZO "EADIE - FAGAN"

e solo di là sapete dare a tali vantaggi tutto il loro grande valore. Dopo d'esservi giunti siete meravigliati di trovarvi in tanta buona e fresca condizione:—In altri tempi toccavate queste salite in tale stato che vi faceva desiderare di non esservi giunto, ora la "Piccola Leva" ha modificato tutto ciò e col ridurvi la moltiplica del 25% di quella che adoperavate in pianura, vi appiana le salite, vi fa valicare le montagne! Vi meravigliate di ciò? Chiedetene la conferma all'esperienza di migliaia di ciclisti, esperienza alla quale potete partecipare anche voi esigendo dal v/ fornitore che la v/ bicicletta sia montata col mozzo "Eadie - Fagan" a cambio di moltiplica e ruota libera.

Rappresentante per l'Italia: Ditta GIULIO MARQUART - MILANO - Via Melegnano, 5

E' fabbricata dalla BIRMINGHAM SMALL ARMS Co. Ltd. - BIRMINGHAM (Inghilterra)



S. Eufemia d'Aspromonte. — De Rosa geom. Camillo.
Siderno Marina. — Lamanna avv. Nicodemo.
REGGIO EMILIA. — Giacobino Giacomo, Jussa Gino, Petacchi Ettore.
Gattatico. — Cavalca Dante, Colonna dott. Adalberto, Unione Sportiva.
Guastalla. — Bellodi rag. Ivo, Ferretti Emilio.
S. Martino in Rio. — Bonvicini Giuseppe.
ROMA. — Amici Giuseppe, ARDUINO ved. SARACCO MARGHERITA, Benetti ing. Giovanni, Biondi sottot. Giuseppe, Bobbio ten. Cesare Emilio, Bruchi cap. Giuseppe, Carli dott. Gaspare, Casieri sottot. avv. Mario, Ciani Tito, Cingoli Pellegrino, Del Maestro sottot. Giulio, Gadani ten. Attilio, Gaudiosi marchese Giuseppe, Grossi avv. prof. Vincenzo, La Daga cap. Antonio, Luparini magg. Francesco, Marinpietri ten. Demetrio, Monti Guarnieri M rio, Nappi cav. cap. Settimio, Orlandi sottot. dott. Vincenzo, Ottolenghi rag. Ugo, Petiti dott. Enrico, Secreti cav. avv. Alessandro, Sinibaldi don Angelo, Società Sportiva « Cristoforo Colombo », Soldi Arturo, Sorelli Giuseppe, Stame avv. Francesco, Strinati sottot. Arturo, Terlizzi Giove, Terzaghi dott. prof. Roberto, Tiberi sottot. Giuseppe, Tofani Costantino, Toscano Attilio, Zambotto Zurigo.
Civitavecchia. — Braccini sottot. Federico.
Marino. — Vannutelli Tiberio.
Monte Rotondo. — Galleni Pietro.
Orte. — Sconocchia Gabrille.
ROVIGO. — *Adria.* — Zava not. Antonio.
SALERNO. — *Lanzara.* — Amendola Antonio.
Nocera Inferiore. — Amati ten. Enrico, Macaluso cap. Egidio, Padovani cap. Riccardo, Peretti cap. Alessandro.
SASSARI. — Pazzi Emilio.
Alghero. — Era dott. Potito.
Gavoi. — Daddi Giov. Maria.
La Maddalena. — Club Ciclistico « La Maddalena ».
Lodé. — Peana Antonio.
Pozzomaggiore. — LONGHEN PETRONILLA.
SIENA. — R. Comizio Agrario.
Chiusdino. — Oporti Dante.
Montalbuccio. — Cinotti Carlo.
Piancastagnaio. — Jasinski Filippo.
SIRACUSA. — De Fraja ten. Gavino.
Modica. — Criscione Achille.
Ragusa. — Scrofani avv. Orazio.
SONDRIO. — *Traona.* — Lavizzari Giuseppe.
TERAMO. — *Castellammare.* — Bruzzone Francesco, Santeusanio Levino.
Montini al Vomano. — De Laurentis Alfonso.
TORINO. — Agostinetti Ottorino, Alberto geom. Giovanni, Anselmetti Guido, Artusa Emilio, Azzarone ten. Francesco, Bertacchi Daniele, Bertrandi Giulio, Biamino dott. Ernesto, Bianchini Gustavo, Bonamici Giovanni, Bonassi Vincenzo, Bongiovanni Cesare, Bosco Eugenio, Bricarello Giovanni, Bruzzo cap. Carlo, Buzzi Attilio, Casalis Giacomo, Casalis Giovanni, Cauda Carlo, Cavaliere Filippo, Cerrano Carlo, Cerruti Attilio, Cerrutti Celestino, Cerutti Giacomo, Cesaria Angelo, Chiappero Aldo, Christillin prof. dott. Mario, Coda Giuseppe, Cortevesio Natale, Costa Giuseppe, Cravario Angelo, Daidola Ernesto, Darbesio Ernesto, Della Barile Paolo, De Maria Cesare, Donati prof. dott. Mario, Donati Rodolfo, Druetti ing. Alessandro, Ellena ing. Giovanni, Fino Ferdinando, Foà dott. prof. Salvatore, Galletto Benvenuto, Galli Leopoldo, Gariglio Luigi, Gavazza Umberto, Gervino Luigi, Giaccone Ferdinando, Girardi cav. Giacomo, GOZZANO MARGHERITA, Greci Guido, Lecco geom. Ernesto, Longo Marco, Lubatti Battista, Lusana Luigi, Maggi geom. Guido, MALAN SUZANNA, Maltese dott. Enrico, Marengo Vittore, Maron Pot Tersillo, Martore Enrico, Meirone Giovanni, Menaldo Mario, Mereu ten. Ernesto, Migliorettì ing. Felice, MINCHIANTE LUCIA, Montecucco Alfredo, Monteverde sottot. Ernesto, Naretto Giovanni, Nascimbene Piero, Nigro Arturo, Pallieri Vittorio, Patrito Annibale, Peracchione Alessandro, Peracino dott. Annibale, Perrone dott. Francesco, Pettati Michele, Ponzio Giuseppe,

Premiata Ditta **F.lli ZANINETTI** **MILANO**
Viale Volta, 11 - Telefono 9-74
Casa fondata nel 1848

Grande officina per lavori di ogni metallo in lastra. - Fornitori dello Stato. ***Esclusivi assuntori dei lavori di restauro della tettoia Stazione Centrale di Milano.*** Decorazioni in zinco stampato per fabbricati. Tubi pluviali, canali, coperture di campanili, cappelle mortuarie, cupole, specole, verande, tettoie, ecc., in lamiera zincatapiana, ondulata ed a squame; zinco, piombo, rame ed altri metalli. Tubazioni per fumisteria, ventilatori, aspiratori e pozzi artesiani. — Preventivi a richiesta.

Specialità coperture banchi per Bar e forniture inerenti.

Gazogeni acetilene brevettati. - Carburo di calcio. - ***Scaldabagno automatico brevettato "VULCANO,,*** funzionante a pressione d'acqua e scevro da qualsiasi pericolo d'esplosione.

Cavalletto estensibile brevettato in tutto il mondo, completamente in ferro, ordigno indispensabile a tutti gli imprenditori di costruzioni edilizie, pittori, decoratori, tappezzieri, gasisti, elettricisti.

Rilevatari dei rinomati magazzini già PIETRO ALLOGGI, per la vendita di cristallerie, vetrerie, ottonami e forniture complete per gasisti, elettricisti.

Fornitori delle primarie officine del gas d'Italia.

LIQUIDAZIONE

Biciclette RALEIGH originali vendonsi:

Modello di lusso con carter	L.	230
" da viaggio	"	200
" da corsa e mezza corsa .	"	190
" per signora	"	200

..PREZZI NETTI PER CONTANTI..

Rivolgersi: ERBA, Paolo Sarpi, 9, - MILANO

Ing. L. TROUBETZKOY & C.

MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO

FARI - FANALI

GENERATORI

Brevettati TROUBETZKOY
SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.
CHIEDERE CATALOGHI

Rastoldo Rinaldo, Rolando Giacomo, Rosina col. cav. Ettore Rossi Americo, Sacco ing. Giulio, Sacerdote dott. Anselmo, Saviez Enrico, Sicco Giacomo, Sola dott. Ernesto, Sorio Pier Aurelio, Sube prof. Bruno, Tinivella Giovanni, Torrero Michele, Tosto Matteo, Trinchero Ermanno, Ugolini Ugo, Verna dott. Giovanni, Vigliani dott. Federico, Villani Pierino, Zanotto Camillo, Zara Emanuele.

Avigliana. — Barrera Eligio.
Beinasco. — Fornasio geom. Federico, Ganna dott. Costantino.
Cavour. — Perassi Mario.
Châtillon. — Pession Astero.
Cirié. — Anselmetti Edoardo, Corgiat Bernardo.
Collegno. — Circolo Sportivo « Dora ».
Ivrea. — Bonomo nob. ten. col. Alfredo, Bosio sottot. Carlo, Chiampo ing. Giacomo, Gorgerino Enrico, Ghersi col. Luigi, Ghiglione sottot. Ernesto, Piccioni nob. ten. Cesare.
Perosa Argentina. — Bocca rag. Giuseppe, Circolo Argentina, Vacca Roberto.
Pinerolo. — Lobetti Bodoni Achille, Rolundo rag. Achille, Uberti Bona Callisto.
Sassi. — Garelli Giorgio.
Sciolze. — Lupo geom. Giuseppe.
Venaria Reale. — Spanna geom. Mario.
Villarbasse. — COLETTO MARGHERITA.
Vinovo. — Chiriotto Maurizio, Verzino Giuseppe.

TRAPANI. — Favini ten. Gualberto.
Alcamo. — Paternò Rizzari sottot. Giuseppe.
Castellamare Golfo. — Costamante Antonino.
Castelvetrano. — Civiletti ing. Benedetto.
TREVISO. — *Cappella Maggiore.* — Garbelotto Scipione.
Oderzo. — De Pol Bruno, Stalzer Albino.
Valdobbiadene. — Arrigoni Ovieldo.
UDINE. — Biasioli Edoardo, Bombarda rag. Amilcare, Bordin Gaetano, Giacomelli Gino, Petzing Sergio, Stefanutti Gritti Vittorio.
Aviano. — Gatti Pietro, Picchetti Mario.
Cividale del Friuli. — Baldassi Vincenzo.
Fiume di Pordenone. — Zozzolotto Antonio.
Martignacco. — Ielser Silvio.
Moggio Udinese. — Tessitori don Domenico.
S. Giorgio Nogaro. — Cristofoli Ado.
S. Vito al Tagliamento. — Zuccheri G. Battista.
VENEZIA. — Alverà dott. Mario, Brugnolo dott. Giuseppe, Castelnuovo Enrico.
Chioggia. — Boccia Luigi, Cester Achille.
Mestre. — D'Ambrosio Attilio.
Spinea. — De Donà Felice.
VERONA. — Angelini G. Battista, Cottarelli Ubaldo, Meroni Carlo Roberto, Zigiotti Carlo.
Bovolone. — Gagliardi Giovanni, Righetti Guido, Zago Romano.

Monteforte d'Alpone. — Prà Antonio.
Pescantina. — Biscaro Pasquale, Zanetti Silvio.
Tombetta. — Zerlini Luigi.
Villafranca Veronese. — Giandoso Raffaele.
VICENZA. — Comolti Giovanni, Guerra Giovanni.
Bassano Veneto. — Luviselli Francesco Giovanni.
Schio. — Stella Antonio.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Cervignano.* — De Bartolomei Gino.
Gorizia. — Fillach Teodoro, Pavia dott. Vittorio, Rubbia Carlo, Sicherle Camillo, Trampus Giovanni.
Pola. — Faraban Domenico, Scordilli Leo, Valent Americo.
TRENTINO. — *Trento.* — Conci ing. Umberto, Sartori Pietro.
PROVINCIE DIVERSE. — *Cortina d'Ampezzo.* — Spiegel Teodoro.
Fiume. — Fodor Gabriele, Rizzi Giovanni.
Spalato. — Rismondo Francesco.

Francia.

Montrouge. — George Fernand.
Paris. — Laval Georges, Sasso Courad, Suffield Ing. Percy S.
Vesinet. — Le Bel ing. Gaston.

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

CICLI ATENA
Società Cicli Atena - Piazza Castello, 16 - MILANO

Cappelli per Turisti e Alpinisti
in color grigio, verde-oliva
GRANDE STOK A Lire 1.95
Suardi Sport Loden
Milano - Via Dante, 7

Appena terminato: Le Larousse pour tous
Nouveau Dictionnaire encyclopédique illustré (in lingua francese) completo in 2 volumi ben legati in 8 (21×30,5) di 2000 pagine, 1800 incisioni, 300 tavole illustrate, ecc.
L. 50 — *Concedo il pagamento rateale di L. 5 — al mese senza aumentare il prezzo.*
H. O. SPERLING - Libraio di S.M. la Regina Madre d'Italia - MILANO - Via Carlo Alberto, 27

LIQUORE TONICO DIGESTIVO DITTA ALBERTI BENEVENTO
STREGA

Monaco.

Monaco. — Bosio Stefano.

Germania.

Berlino. — Circolo Italiano «Giosuè Carducci».

Inghilterra.

Folkestone. — Canuto E. Marco.
London. — SEIBERT AMELIA.

Montenegro.

Antivari. — Piastra Mario.

Russia.

Mosca. — Duffoy cav. Armando.
Pietroburgo. — Guglielmotti Guglielmo, Monti Luigi.
Post Drowianoi. — Ottina Domenico Francesco.

Svizzera.

CANTON DI BERNA. — *Kandersteg.* — Olivoni Nicola, Silvani Silvio.
CANTON DI FRIBURGO. — *Friburgo.* — Perucchetti Giuseppe.
CANTON DI S. GALLO. — *Mogelsberg.* — Pannilunghi Rosato.
CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Jona Alberto.
CANTON TICINO. — *Bellinzona.* — Lonati Emilio.
Locarno. — Bernasconi Vittorio.
Lodrino. — Gattoni Giuseppe, Rossi Eugenio.
Lugano. — Bernardoni Domenico, Conti Luigi, Lepori Giacomo.

Turchia.

Costantinopoli. — Chantier National de la Corne d'Or.

AFRICA.

Aïn Arko. — Bianchi G., Puxeddu Niccolò, Zorzi Giovanni.
Bengasi. — Bernabè cav. Vincenzo.
Cairo. — Carabott Edoardo, Mondolfo ing. Giovanni.
Tripoli di Barberia. — Miceli Oreste.

AMERICA SETTENTRIONALE.
Stati Uniti.

Boston. — Packard dott. Horace.
Laurel. — Gardiner George S.
New York. — Mackenzie David.

AMERICA MERIDIONALE.
Argentina.

Arequito. — Brunetti Luigi.
Buenos Ayres. — Troiani prof. Gaetano.
Casilda. — Biblioteca Carlos Casado, Bortoluzzi Lorenzo, Pardi Aniceto, Pozzi Stefano, Repetto Bartolomeo, Rivero Severo.
Chazon. — Di Renzo nob. Arturo
Las Perdices. — Antinucci Vincenzo.
Mendoza. — Franceschini Dante.
Rosario. — Copello Goffredo, Lercari Giulio C.

Brasile.

Parà. — Scorcelletti Alfredo.
Chilé. — Fissore Giacomo.
Concepcion. — Macari Luigi.
Santiago. — Dagnino Robert.
Santiago. — Perazio Emilio.

Messico.

Uruapan. — Cusi Ezio.

Perù.

Lima. — Montefiore Elia.

Uruguay.

Montevideo. — Turenne dott. Augusto.

ASIA.

Chefoo. — Spedolin Ermenegildo.

AUSTRALIA.

Sydney. — Scholer Alphonse.

OCEANIA.

Honolulu. — Isenberg dott. Paul R.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 GIUGNO 1910.

Soci annuali al 15 Maggio 1910	N. 76 691	
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc. . .	» 110	
	N. 76 581	
Soci nuovi 1910 inscritti dal 15 Maggio 1910 al 15 Giugno 1910 . .	» 1004	
Totale Soci annuali		N. 77 585
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1909 . . .	N. 3 292	
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Giugno 1910	» 448	
		N. 3 740
TOTALE SOCI . .		N. 81 325

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 — Gerente: Ferruccio Giobbi

„Gritzner"
„ è la bicicletta per voi!
E. FLAIG
CATALOGHI GRATIS
MILANO
VIA MOSCOVA, 15

CICLI

ROYAL ENFIELD

MASSIMA ELEGANZA — SOLIDITÀ — SCORREVOLEZZA

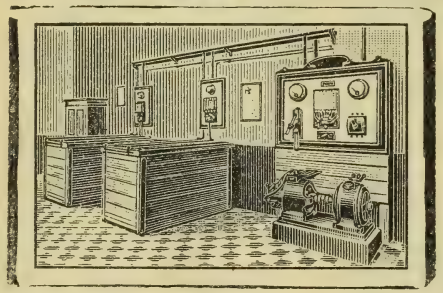
Venti anni di gran successo ne hanno fatta la macchina scelta dal Governo Inglese e preferita dai turisti di tutto il mondo.

Agenti Generali per l'Italia: LANCELOTTI & C. - BOLOGNA — Via Barberia, 22

CHIEDERE CATALOGO

I.G.W. Industria Galvanica Werth & C.

SOCIETÀ IN ACCOMANDITA PER AZIONI



Corso Vercelli, 18 — **MILANO** — Telefono 27-00

Riparto Elettrochimica e Galvanotecnica:

Progetti e costruzione d'Impianti di: Nichelatura, Ottonatura, Ramatura, Doratura, Argentatura, Zincatura, Stagnatura, Piombatura, Platinatura. — Apparecchi per la galvanizzazione in massa di minuterie, chiodi, viti, occhielli, ganci, ecc. - Brevettato.

Tutto l'occorrente per **arrotare e pulire** i metalli. **Fulitrici elettriche** ed a trasmissione.

Galvanizzazione di **tubi, nastri, fili** metallici con apparecchi brev.

Riparto Elettrotecnica:

Dinamo per elettrolisi. Centinaia di certificati attestano la loro bontà. Motori elettrici d'ogni genere. — Trasformatori, Aggregati. — Istrumenti di misura. — Regolatori. — Trapanetti elettrici a mano.

MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI

IN DECALCOMANIA E DI METALLO

DECALCOMANIE per uso INDUSTRIALE e DECORATIVO.

G. DIDONE · MILANO · VIA VIGEVANO, 32.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortable - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON - Lungo l'Arno - Splendida posizione - Confort moderno. C. Gobbò, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura lattea - Conduttura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Alber Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modi Acqua potabile in tutti i piani - Luce elettrica.

MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig et C

MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul princip del Corso V. Emanuele G. N. Bianch

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO — HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staz. Centra

RONCOBELLO (sopra S. Pellegrino) a metri 1009 sul ma ALBERGO MILERI - aperto tutto l'anno - comode e diver passeggiate nella pineta - prezzi modici - telefono - telegraf

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PAT HOTEL.

Tipografia CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO - Via Guicciardini

ANNO XVI 100.000 Copie N.° 8 AGOSTO 1910

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

GRATIS AI SOCI

TOVRING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

CARTUCCE

SOCIETÀ - FRANCO - ITALIANA

LEON BEAUX & C.

MILANO

DIFFIDARE DALLE IMITAZIONI

LE PIÙ ECONOMICHE

LE PIÙ PERFETTE — LE PIÙ SICURE — LE PIÙ ADATTE A QUALSIASI POLVERE

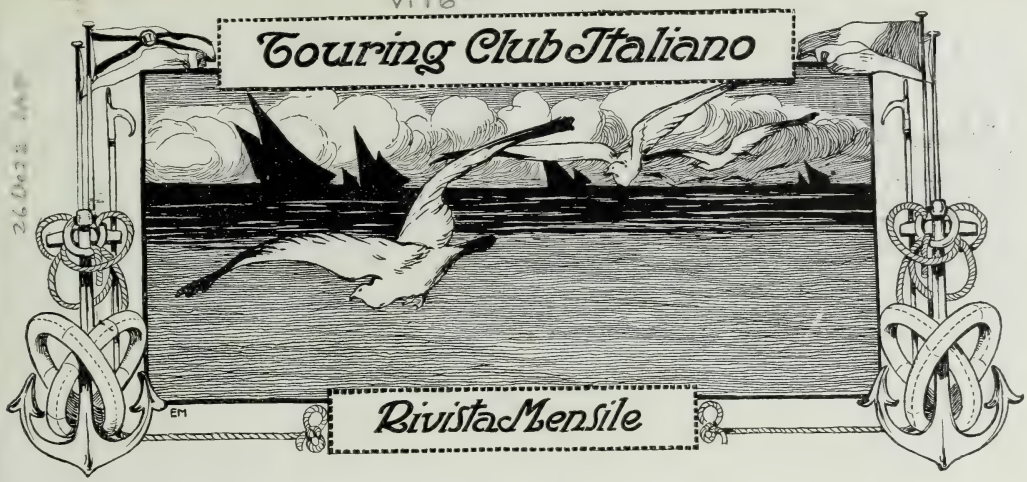
LE PIÙ INDICATE PER LA CONSERVAZIONE DELLE ARMI

PREFERITE DA TUTTI I PIÙ ESPERTI CACCIATORI

ESIGERE SEMPRE su tutte le cartucce la marca di garanzia col nome "LEON BEAUX & C."

ANNO XVI - N. 8 - AGOSTO 1910. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

319.505
RI
v. 168



L' Esposizione di Torino

Torino sta facendo con grande amore la toeletta della sua Esposizione per l'anno veniente. Ed è proprio un lavoro di toeletta adesso. Tutta l'esposizione è già segnata, e tutti i palazzi e i padiglioni e i chioschi drizzano ardite le loro impalcature in una selva intricata di legno grezzo, la cui tinta carnicina è rotta qua e là dall'abbraccio violento di scure traversine in ferro, di grosse travi brune, di arcate metalliche.

Ora si tratta appunto di rivestire tutta questa nuova città prodigiosa e fantastica, di mettere intorno alle rigide travature la snellezza armoniosa degli archi, la dirittura tornita delle colonne fiorite a capitelli, la leggiadria dei frontoni, tutto il vestito di grazia e di bellezza che darà all'esposizione un aspetto di candido quartiere fastoso e strano e civettuolo un poco.

Questa fisionomia già si rivela fin d'ora nella svelta figura dei primi palazzi compiuti o vicini al compimento, che recano in alto la curva di una cupola o la magnificenza di una facciata monumentale, o l'agile ardimento dei pinnacoli aguzzi. E ad ogni giorno è un passo in avanti, un passo in alto. Questi palazzi fanno il curioso effetto di sorgere un poco anche per generazione spontanea. O pure sembra che intorno ad essi si affatichi una gagliarda popolazione di giganti, così vivo e immediato e evidente è il progredire delle costruzioni. Il Comitato non dorme, e l'Ufficio tecnico meno ancora. L'Esposizione deve essere pronta ad aprile, e la sarà.

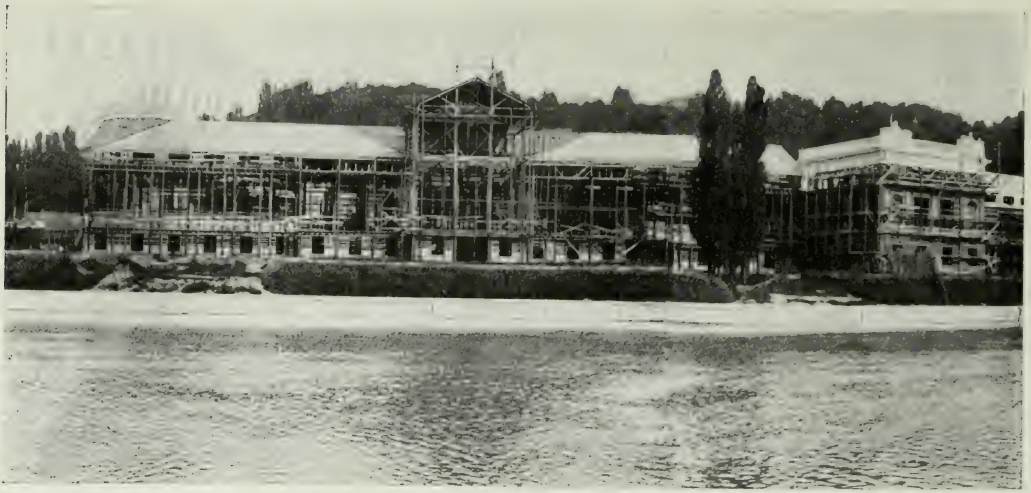
Intanto, mentre l'Esposizione sta nascendo, una visita al parco del Valentino ci mette dinanzi a uno spettacolo curioso e caratteristico: lo spettacolo di una città in formazione. Una città che sembra fatta per dare una sfida al tempo, e che vivrà la fragile vita delle cose belle e delicate, una strana città che comincia a coronare i suoi palazzi dall'alto, offrendo la inaspettata visione di costruzioni che si vanno completando dal tetto e dalle cupole per scendere poi giù a toccar terra. L'inversione dei quotidiani procedimenti architettonici.

In alto, alcuni palazzi sono già finiti, e dànno di lontano l'impressione di una città già fatta, ma sotto fra la verde mascheratura degli alberi quelle cupole e quei frontoni si sorreggono ancora sopra una fitta palizzata greggia, e sembrano dei giganti sorretti da fuscelli.

Pure, giorno per giorno, questi palazzi si vanno vestendo. Il Salone delle Feste, all'esterno, è quasi completo: ed è un grande e pittoresco padiglione il quale s'inquadra maestoso intorno a una vasta cupola che s'inalza fino a sessanta metri. Nell'interno è ancòra un'aspra colossale ragnatela di travature, ma già si delinea la fisionomia dell'ambiente che sarà ad ampie scale aprentisi a semicerchio dinanzi alla pedana dell'orchestra e a un piccolo palco che s'intaglia nella parete di contro e sul quale prenderan posto, a seconda dell'occasione, dei cantanti, dei concertisti, dei conferenzieri, dei presidenti dei Congressi fors'anche. Perchè, con tutte le sue benemerenze, il Comitato dell'Esposizione non è riuscito a premunirsi con assoluta garanzia contro la possibile minaccia di conferenze, e quella quasi certa dei Congressi. Per fortuna, i posti sono comodi, il luogo è tranquillo, e nel pomeriggio anche la laboriosa ora del « post-prandium » contribuirà a conciliare al sonno gli spiriti assetati di luce.

Oltre al Salone delle Feste, sono già quasi completi nella salda intelaiatura che tutti li delinea, e nella copertura, il padiglione della Elettricità, la Galleria del Lavoro, il palazzo dell'Inghilterra, e quelli della Francia, della Germania, del Belgio, delle Industrie Artistiche, della Città Moderna, dell'Ungheria. E gli altri procedono con meraviglioso fervore, in una gara di velocità per raggiungere questi primi fratelli più solleciti. fra la cinta magnifica del Valentino e la fascia azzurra del Po e la verde corona delle colline che si alzano immediate in una gaia fiorettatura di ville.

Perchè l'Esposizione di Torino ha anche il vantaggio di una messa in scena deliziosa, of-



La riva destra del Po con la vista dei padiglioni delle nazioni estere.

ferta spontaneamente dal parco del Valentino che sembra fatto apposta per ospitare una Mostra, coi suoi larghi viali sinuosi lungo i quali fanno continuamente servizio d'onore delle compagnie di platani, di tigli, di ippocastani, di robinie, coi suoi boschetti fragranti di frescura, e i lieti giardini, e il Po ampio, maestoso, e le colline, e lontano lontano la cerchia dell'Alpi che si fa violetta al tramonto, quando all'ultimo sole scintillano bianche le cupole dei palazzi appena nati, e svettano agili nel pàlpito d'oro i bei campanili settecenteschi. L'Esposizione è vastissima: 1 200 000 metri quadrati di terreno, 260 mila dei quali interamente occupati dai padiglioni della Mostra, senza contare le costruzioni private, i chioschi, i divertimenti.

1. Vista del Po e Monte dei Capuccini.
2. Galleria dell'elettricità.

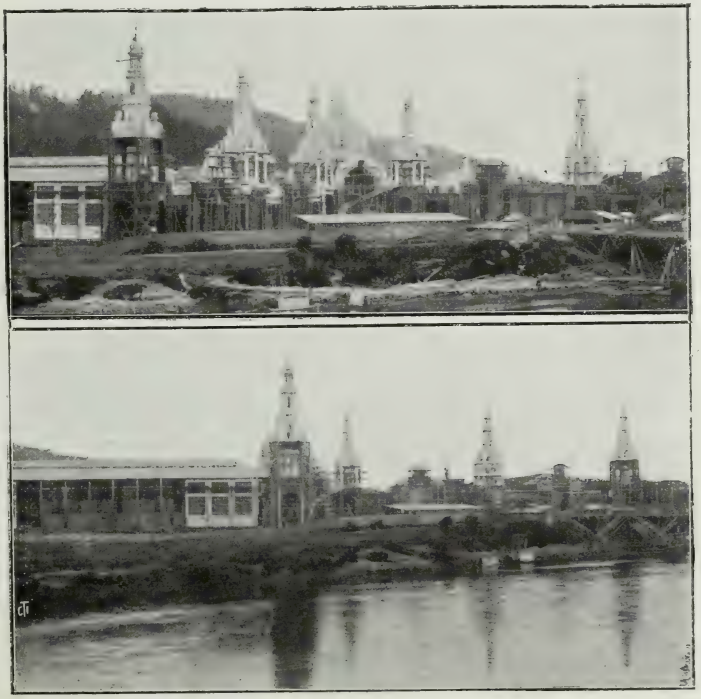
I lavori sono cominciati l'anno scorso, in autunno, e da gennaio vi sono occupati in media milleduecento operai agli ordini di dodici imprese fra le quali primeggiano le lombarde: vengono poi le venete, e una del Piemonte. In dieci mesi, quale fervido lavoro in questo immenso cantiere al quale è affidato l'incarico di mettere al mondo in poco più di un anno una intera città! Ma non subito si è potuta cominciare l'opera di costruzione. Occorrevano prima i lavori di preparazione, di adattamento del terreno spesso disuguale, qua e là manchevole, occorrevano lunghe e ardite operazioni per le quali — nel ritmo quotidiano della vita consueta — sarebbero occorsi degli anni. Bastarono invece pochi mesi.

E pure si trattava di opere veramente grandiose. Il Comitato, per esempio, aveva stabilito di profittare anche della via destra del Po, così bella e gentile e pittoresca, nel terreno che va dal vecchio fiume alla strada di Moncalieri. Ma la riva era tutta scoscesa, e il suo pittoresco silvestre consisteva nello scendere a frane nel-

Riva destra del Po - Padiglioni delle Nazioni Estere e Ponte Monumentale.

l'acqua. Artisticamente, una meraviglia. Praticamente, mezzo disastro. Che cosa ha pensato di fare il Comitato? Ha rifatto e livellato la riva, creando in brevissimo tempo una poderosa difesa in cemento armato che si allunga per un chilometro e mezzo e che è venuta a costare 35000 lire. Così, tanto per cominciare. Di modo che, a esposizione finita, la città di Torino coglie questa pregevole eredità di difesa fluviale perchè il Comitato ha offerto questo lavoro al Comune.

E non sarà l'unico omaggio dell'Esposizione alla città che la sta mettendo alla luce. A Torino passerà anche in eredità il palazzo stabile — l'unico in cemento garantito e in colonne autentiche — che accoglierà l'anno venturo la Mostra della Stampa e del Giornalismo. E diventerà il palazzo permanente delle Belle Arti, con uno splendido salone centrale lungo novanta metri e largo ventidue, e corso tutt'intorno da due leggiadri piani di vaste gallerie.



Regione Pilonetto sulla riva destra del Po.

C'era lì vicino una vecchia costruzione che in mancanza di meglio aveva finora servito a questo scopo: ora è stata abbattuta perchè ingombrava, e le è sorto accanto questo nuovo palazzo che non la farà per nulla rimpiangere.

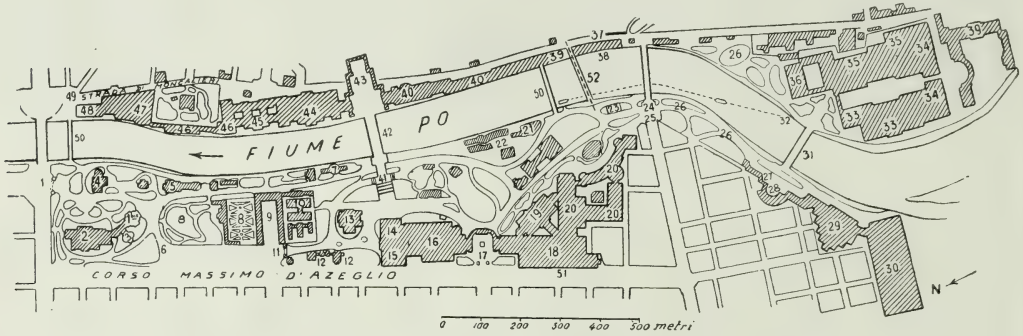
Anche una altra opera che appare colossale viene da tutti ritenuta di carattere permanente, e pure non lo sarà. E' il Ponte Monumentale gettato a traverso il Po, che è già costruito in tutta la sua forte ossatura e che è pronto a venir coronato di colonne e di balaustrate e di grifi e di fregi e di Vittorie. Questo ponte è una delle cose più ardite dell'Esposizione. La Mostra si estende, lungo il fiume, dal ponte Umberto I fino alla lontana regione del Pilonetto assai più in là dell'altro ponte Principessa Isabella, e come i padiglioni si profilano lungo il Valentino da una parte e il margine del fiume e le colline dall'altra così occorreva allacciare le due grandi ali dell'Esposizione. Ma c'è di mezzo il fiume, il vecchio padre Eridano che a Torino è largo

dai centoventi ai centocinquanta metri. Occorreva dunque un bel ponte, e se ne fece uno bellissimo. Poi, tanto per continuare, se ne sta facendo anche un altro, meno grandioso, all'altro limite dell'Esposizione, verso il Pilonetto, un ponte tira l'altro.

Il Ponte Monumentale è lungo centoventicinque metri e largo venticinque, ed è a due piani: al piano inferiore, una specie di galleria sull'acqua, avrà un tram elettrico per il passaggio dei visitatori o pure un tappeto girevole sul quale basterà mettere i piedi per fare il passo più lungo della gamba e passare subito dall'altra parte; e nel secondo piano avrà un viale per i miseri pedoni e per le carrozzelle. Quando sarà tutto rivestito — di cemento, sotto, di gesso e di stucco, sopra il livello dell'acqua — e sarà diventato veramente monumentale, questo ponte, staccandosi dalle grandi scalee che scenderanno dal Salone delle Feste, passerà, traversato il fiume, sul piazzale della Francia e della Germania all'altra riva e completerà la superba visione del fastoso e inghirlandato Castello dell'Acqua che sta sorgendo più in alto, sul colle dove le fontane scroscieranno in trilli argentini e si sperderanno in cento rivoletti loquaci, precipitando con un fragore di fresca musica carezzosa. Il ponte verrà a costare 280 000 lire, ma non resterà perchè, pur essendo la costruzione resistentissima — in caso non ci sarebbe che da... autenticare le decorazioni che saranno in stucco — quel punto di comunicazione non avrebbe importanza. Ecco che cosa ci si guadagna a voler essere monumentali senza i debiti ritardi!

I motivi ornamentali del ponte, avranno carattere settecentesco, come la fisionomia complessiva di tutta l'Esposizione. La direzione artistica delle costruzioni, che è tenuta da tre ingegneri di agile e raffinata genialità — il commendatore Pietro Fenoglio, Stefano Molli e Giacomo Salvadori — ha foggiato i suoi progetti su quell'elegante e armonioso stile dell'architettura piemontese del principio del settecento che ha dato gentilezza e nobiltà di linee a molti palazzi e a talune chiese di Torino: prima fra tutte la basilica di Superga. Naturalmente i tre ingegneri hanno dato alla maniera dell'abate Juvara un tono di modernità che non ne altera affatto la leggiadrìa, che vi insinua anzi una grazia nuova, civettuola e fragile un poco, la quale si adatta singolarmente al carattere di queste costruzioni, imponenti ed effimere.

Già la fisionomia dell'Esposizione del 1911 si rivela nel suo aspetto pittoresco. Ove i palazzi non sono ancora rivestiti delle loro bianche pareti, o delle cupole, o dei pinnacoli svelti, la sagoma delle ossature complete ne indica con precisione l'abbozzo, e la visione è ugualmente grandiosa. L'ingresso principale sarà dal Corso Vittorio Emanuele, e dal lato del Valentino fra il grazioso ondular del terreno, nel giro capriccioso dei viali ombrati e vigilati dai boschetti frequenti, si profilano i palazzi delle Industrie Artistiche e della Città Moderna, e quello della Moda, piccoletto e grazioso proprio in riva al fiume, e più avanti il padiglione dell'Ungheria che occupa tremila metri quadrati e che rivela nelle armature un curioso abbozzo di tetti spioventi e un'alta torre strana, e lungo il viale



PIANTA GENERALE DELL' ESPOSIZIONE.

1. Entrata principale.
1 *bis*. La città di Torino.
2. L'arte applicata all'industria.
3. La Città Moderna.
4. Il Palazzo della Moda.
5. Ungheria.
6. Colonie francesi.
7. Caccia e pesca — Acquario.
8. Giardino botanico dell'Università.
9. Castello del Valentino (Scuola Politecnica).
10. Aeronautica.
11. Entrata secondaria.
12. Uffici della Commissione Esecutiva.
13. Stati Uniti.
14. Strumenti musicali.
15. Salone dei festeggiamenti.
16. Elettricità.
17. Entrata secondaria e monumento al Principe Amedeo.
18. Gallerie delle Macchine in azione.
19. Il giornale e l'arte della stampa.
20. Inghilterra.
21. Città di Parigi.
22. Villaggio e Castello del Medio Evo.
23. India.
24. *Tunnel* di Corso Dante.
25. Entrata secondaria.
26. Parco dei divertimenti e spettacoli.
27. Provincia di Torino.— Esposizione della strada — Touring.
28. Ristorante Popolare.
29. Lavori Pubblici d'Italia. — Trasporti.
30. Materiale ferroviario.
31. Ponte provvisorio sul Po.
32. Scalo di canotti automobili.
33. Industrie manifatturiere.
34. Agricoltura e macchine agricole.
35. Guerra e Marina.
36. Gli Italiani all'Estero.
37. Entrata secondaria.
38. Siam.
39. Ristorante.
40. Germania.
41. Scalee del Ponte Monumentale.
42. Ponte Monumentale sul Po.
43. Grande castello d'acque sulla Collina.
44. Francia.
45. Belgio.
46. Brasile.
47. America Latina (Uruguay, Equatore, ecc.).
48. Repubblica Argentina.
49. Entrata secondaria.
50. Passerella sul Po.
51. Stazione d'arrivo delle merci.
52. Ferrovia elettrica aerea.

verso il Po fino al Ponte Monumentale i padiglioni della Caccia e Pesca, dell'Acquicoltura, delle Colonie Francesi, il villaggio del Club Alpino, il padiglione speciale della Città di Parigi cerchiato di giardini e che sarà addobbato in modo sorprendente. Poi, sempre proseguendo, il Salone delle Feste con la visione del Castello dell'Acqua oltre il Po, e la serie lunghissima delle Gallerie del Lavoro, dell'Elettricità e delle Macchine in azione dove verrà generata la forza per l'illuminazione interna di tutta la Mostra, e il palazzo dell'Inghilterra che occupa 17 000 metri quadrati e si fa bello anche della vecchia fontana monumentale già esistente, e i palazzi dell'Arte della Stampa e del Giornale, della Città di Torino, dell'India, del Materiale Ferroviario, dei Lavori Pubblici. Sulle due rive del Po, fra il ponte Isabella e il nuovo ponte provvisorio, è la sede riservata al Parco dei Divertimenti, e dall'altra parte verso il Pilonetto si delineano i padiglioni delle Industrie Manifatturiere, della Guerra e Marina e degli Italiani all'Estero, che occupano una superficie di 60 000 metri quadrati.

L'altra sponda va diventando la Riva delle Nazioni perchè tutto il mondo ha risposto a questo appello lanciato da Torino che nel 1911 vuole ricordare e festeggiare con Roma il cinquantenario della convocazione della prima Assemblea Nazionale, accolta in Torino capitale il 18 febbraio 1861 e che si componeva di 443 deputati.

Il 14 marzo l'Assemblea proclamava primo Re d'Italia Vittorio Emanuele II. E' dunque la festa della rinascita, e le Nazioni convengono all'omaggio. Ecco qui, lungo la riva destra, i palazzi della Repubblica Argentina, che occupa 5000 metri quadrati, dell'America Latina, del Brasile, su progetti proprî; e quelli del Belgio, che si estende per 6000 metri quadrati, della Francia e della Germania sopra un'area di 15 000 ciascuno, la cui ideazione e costruzione è stata affidata come per quello della Inghilterra all'Ufficio tecnico dell'Esposizione. Vi sono poi i padiglioni del Siam e degli Stati Uniti, e saranno rappresentate anche la Serbia, la Cina, la Svizzera. Il preventivo di spesa per i fabbricati è di sette milioni e finora si assiste all'incredibile fenomeno di rimanervi fedeli. Sarà un bel caso...

1 E 2. - PALAZZO PERMANENTE DEL «GIORNALE» E DELL'ARTE DELLA STAMPA.
3. - SALONE DEI FESTEGGIAMENTI.

Intanto si lavora con entusiasmo. Siccome quasi tutte le ossature e le impalcature sono a posto, adesso si sta mettendo l'abito a tutti questi palazzi e ogni interno è trasformato in laboratori curiosissimi dove con stucco, legno e stoppa si plasmano a pezzi quelle colonne di granito che stupiranno la folla e che van collocate cominciando dall'alto, e si stampano stemmi e capitelli e fregi e timpani. A volte, vedete allineata a terra un'infinita teoria di enormi zampe in gesso, che sembrano il contorno di qualche piatto gigantesco, e sono le zampe dei grifi o dei leoni, a scelta. Poi, qua e là, degli stuccatori stanno sbavando il naso o le dita a qualche statua destinata a guardare le cose dall'alto, dall'alto di una cupola per lo meno.

Sono, queste, le capricciose esigenze della toeletta dell'Esposizione, che ad aprile avrà al suo nascere la più meravigliosa e dolce corona che potesse sperare: quella che le cingerà, di verde e d'azzurro, primavera nuova.

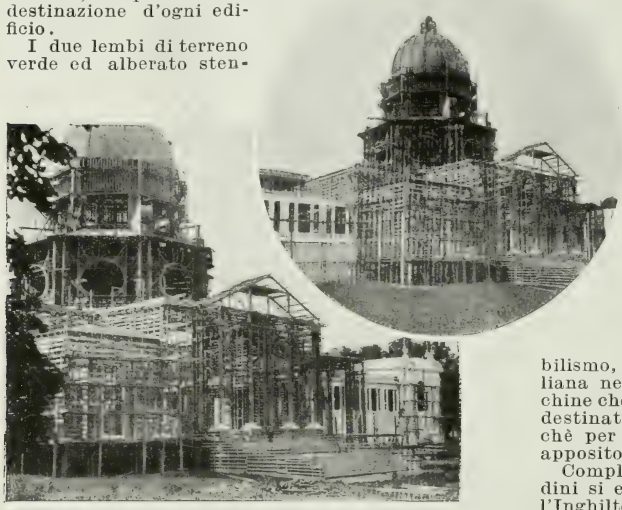
ARNALDO FRACCAROLI.

***

Fin qui la colorita « impressione » del nostro brillante collaboratore.

Ci sia consentito dal canto nostro di porgere ai soci del Touring, la più gran parte dei quali non mancherà di recarsi la primavera prossima al grande Convegno, qualche precisa informazione sulla scorta dei dati da noi raccolti recentemente, insieme alla pianta generale della Mostra che pubblichiamo aggiornata all'edizione degli ultimi cambiamenti introdotti nella distribuzione, disposizione e destinazione d'ogni edificio.

I due lembi di terreno verde ed alberato stendentesi a destra ed a sinistra del Po raggiungono circa il milione di metri quadrati di superficie. Però la superficie coperta si può calcolare in 260 000 metri quadrati alla sinistra, cifra che potrà aumentare fino ai 280 000 metri quadrati quando, a costruzioni completamente effettuate, verranno ad aggiungersi nuovi padiglioni ed un numero discreto di ristoranti. La riva destra invece comprende non più di 45 000 metri quadrati di superficie coperta.



1 E 2. - PADIGLIONE DELLA FRANCIA.
3 E 4. - PADIGLIONE DELLA GERMANIA.

Entrando per l'ingresso principale, quello che si apre fra il ponte Umberto I ed il Corso Vittorio Emanuele II, noi ci troviamo di fronte ad uno spazio verde ampiamente libero da edifici e che trionferà tra poco in una festa di aiuole fiorite, di statue e di fontane zampillanti.

Questa specie di grande giardino ospita nel mezzo il vasto gruppo destinato da un lato all'« Arte applicata all'industria » dall'altro alla « Città Moderna ». Tali due destinazioni rispondono a due distinte ali del grande edificio sormontate rispettivamente da due cupole monumentali; l'una a sezione circolare, l'altra a sezione quadrata. Più in là, e proprio di fronte all'ingresso principale, s'arrotonda in nobili curve il Palazzo della Moda, la quale avrà — forse per la prima volta in Italia — una glorificazione degna dell'importanza che ha assunto nella vita delle grandi città e conterrà senza dubbio qualche segno della tendenza da poco manifestatasi nel senso d'una Moda nazionale. Presso al Castello del Valentino vennero eretti, anteriormente e posteriormente, le gallerie dell'Ungheria e delle Colonie francesi. Il piccolo padiglione, fatto per contenere gli strumenti ed i prodotti della Caccia e della Pesca e l'Acquario si trova più avanti e — per essere in carattere — proprio a specchio delle acque padane.

Alla destra del Castello del Valentino s'erge il Padiglione dell'Aeronautica e dell'Aviazione nel quale ci si ripromette che i tecnici e gli studiosi italiani abbiano ad esporre le loro macchine ed i loro modelli a fianco dei modelli e delle macchine straniere, resuscitando in questa città, che fu la culla dell'automobilismo, le belle tradizioni della egemonia italiana nel campo delle nuove locomozioni. Le macchine che figureranno in questa galleria saranno però destinate esclusivamente a scopo di mostra, giacchè per la pratica sperimentale verrà istituito un apposito aerodromo nella piazza d'Armi nuovissima.

Completamente isolato in mezzo a piante e giardini si estolle il Palazzo degli Stati Uniti che con l'Inghilterra e l'Ungheria vollero riservarsi il diritto di impiantare la loro sede sulla riva sinistra del Po, a differenza delle altre Nazioni straniere che, avendo fatto la loro richiesta di terreno più tardi, dovettero accontentarsi della riva destra.

Una grande e maestosa costruzione situata poco discosto, vedrà in una sua parte raccolta l'Esposizione degli strumenti musicali ed alcuni interessanti cimeli di quest'arte, mentre la parte posteriore in forma di rotonda sormontata da una audacissima cupola sarà adibita ai concerti ed ai festeggiamenti.

Le macchine elettriche e tant'altri documenti relativi alla storia dell'elettricità avranno il loro regno entro un edificio occupante una vastissima area adiacente a quella su cui si eleva il Salone dei Festeggiamenti. Una piazzetta, in mezzo a cui campeggia lo splendido monumento equestre del Calandra al Principe Amedeo, piazza a cui immette, in continuazione di corso Raffaello, un'entrata secondaria, divide la Galleria dell'elettricità da quella delle macchine in azione, un vasto emporio dell'industria moderna in continuo fervore produttivo, corrispondente a ciò che era nell'Esposizione ultima di Milano la Galleria del Lavoro. Ad essa si appoggia l'enorme costruzione in cemento armato e muratura intitolato « Palazzo del Giornale e della Stampa » costruzione di carattere permanente e che — come abbiamo già avuto occasione di annunciare qualche mese fa — verrà adibito, ad Esposizione chiusa, alle Mostre Artistiche ed alle pubbliche feste e ricevimenti.

Nel Palazzo del Giornale il visitatore può osservare e rendersi conto del modo con cui le gazzette vengono preparate e di tutti i meravigliosi processi della cucina giornalistica — se così è lecito esprimersi — poichè qualcuno dei quotidiani torinesi vi trasporterà una succursale della propria redazione e tipografia.

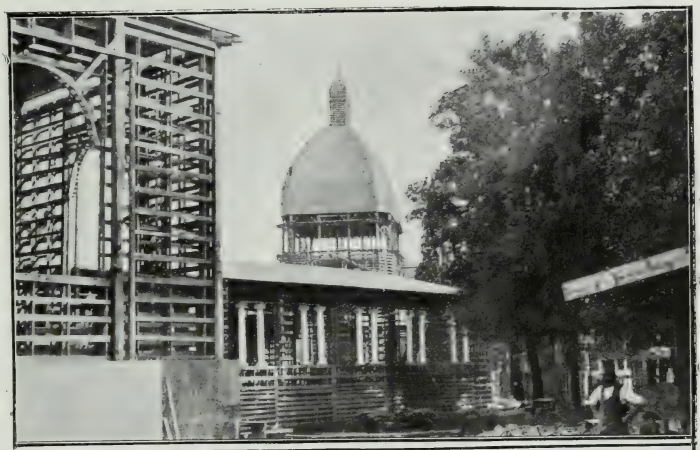
Il Padiglione dell'Inghilterra si estolle lì vicino e forma mediante un'ala delle sue capaci gallerie stendentesi fino allo sbocco del *tunnel* in cui verrà

trasformato il corso Dante, un angolo retto con la Galleria delle Macchine in azione.

La sede del Touring, che prepara una Mostra della Strada ed un Concorso d'Alberghi, sorgerà in buonissima posizione dietro alla Mostra dell'Inghilterra. Si stanno ora appunto incominciandone i lavori che saranno probabilmente compiuti ad autunno avanzato. Il viale che vi conduce, costeggiando la riva sinistra del Po, trovò modo di evitare lo sbarramento del Ponte Principessa Isabella per mezzo di un sottopassaggio.

Le ultime sezioni da questo lato, oltre quelle dei divertimenti e degli spettacoli, che pel loro carattere accessorio non hanno peranco iniziato le costruzioni, sono rappresentate dalle Gallerie dei Lavori Pubblici e dei Trasporti Ferroviarî.

A questo punto conviene rifarsi un pochino indietro per poter attraversare il Po sul ponte provvisorio, un ponte in legno, largo 16 metri a sette campate — e giungere alla Regione Pilonetto ove un candido villaggio improvvisato innalza le fronti ardite delle sue case effimere e sontuose dalle linee slanciate e fiorite di minareto. Qui hanno posto i Palazzi dell'Industria manifatturiera dell' Agricoltura, della Guerra e Marina e degli Italiani all'Estero.



1. Palazzo della Città Moderna. — 2. Galleria dell' Inghilterra.

Il territorio dell'Esposizione, tornando verso il Ponte Principessa Isabella, si restringe in una sottile lingua di terra rinserrata fra il corso del Po e le colline ad esso sovrastanti. Le Mostre del Siam e della Germania si seguono schierate sulla riva. Fra il Padiglione della Germania e quello della Francia che vi sta di fianco come una parte d'un tutto simmetrico, s'apre una piazza da cui si godrà il colpo d'occhio più maestoso di tutta l'Esposizione.

Questa piazza infatti è chiusa fra l'alto Castello delle Acque addossato al pendio delle colline e tutto ornato da una elegante decorazione di zampilli e di statue — ed il ponte monumentale sul Po, che, cavalcando la strada di Moncalieri si lancia arditamente sulle acque con una fuga di grandi colonne e di Vittorie alate e giunge alla riva opposta su cui scende per mezzo di scalee monumentali, congiungendosi al Palazzo dei Festeggiamenti.

Il ponte, di legno a grandi travate e coperto d'uno strato di cemento e da stucchi, dovrà rappresentare un ponte... di pietra. Esso è largo 25 metri ed è sostenuto da cinque campate.

Sotto reca un *tunnel:* ai lati ed al disopra di questo *tunnel* si dilungano tre vie di diverse dimensioni per i pedoni. Scendendo lungo il corso del fiume, incontriamo i padiglioni del Belgio, del Brasile, dell'America Latina e della Repubblica Argentina.

Ed ora che abbiamo finito questo nostro rapidissimo giro di sommaria informazione, aggiungiamo qualche notizia che non potrà a meno di interessare i nostri soci.

La topografia della Mostra, posta su due aree di forma allungata, costringerebbe il visitatore — massime nei mesi più caldi — ad un disagio non indifferente: ad ovviarvi il Comitato ha disposto un comodo servizio di trasporto che verrà fatto da una tramvia in miniatura. Tale veicolo sarà di modernissimo tipo americano. Avrà una macchina mossa dal vapore ed al tempo stesso provvisto di accumulatori elettrici i quali entrerebbero in funzione nelle salite. Nè il Po avrà parte minore nell' attraente ed importante funzione dei trasporti.

Due vaporini simili a quelli adottati per lo scopo medesimo a Venezia, faranno servizio regolare fra le diverse stazioni, coadiuvati in ciò da venti canotti automobili capaci di venti persone ciascuno. I vaporini potranno contenere fino a cento passeggeri.

Un'altra imbarcazione originale da diporto sarà la *Nave di Nemi*, grande chiatta a linee ed a decorazioni classiche, trascinata da corde meccaniche invisibili poggianti sul fondo del fiume.

Ed infine, oggetto della più grande considerazione ed ammirazione da parte d'un buon numero dei nostri lettori, sarà lo *Stadium* che sorgerà nella piazza d'Armi Nuova.

Esso sarà il più grande del mondo, avendo metri quadrati 110 000 di superficie e potendo contenere 90 mila spettatori e 50 mila attori. A differenza degli stadi storici, l'elissi che lo compone non si troncherà ad uno de' suoi fuochi, ma continuerà ininterrotto.

Questo *Stadium* si comporrà di tre piste concentriche (una per le corse ippiche, l'altra per le velocipedistiche ed una terza per le podistiche) cingenti al centro una piscina di cemento per il nuoto.

Viaggi gratuiti per tutti i Soci del Touring Club Italiano

che presentano nuove adesioni al Sodalizio con le norme indicate a pagina 63, 64 e 65 della "Rivista,, di Febbraio

Nuovi apparecchi al Circuito Aereo di Reims.

1. Biplano «Bréguet» — 2. Monoplano «Niepourt». — 3. Monoplano «Hanriot». — 4. Biplano «Goupy». — 5. Monoplano «Pischoff» — 6. «Antoinette» nuovo tipo, pilotato da Wacther prima della mortale catastrofe. — 7. «L'Antoinette» guidato da Labouchère. — 8. Il biplano «Voisin» da Corsa, condotto da Métrot. — 9. Monoplano «Ilner». — 10. Biplano «Lavary». — 11. Latham e Labouchère in gara. — 12. Il «Bleriot», ultimo tipo. — 13. Il «Bleriot» guidato da Aubrun e dal Colonnello Bouttiaux. — 14. L'ultimo «Farman» montato da Fischer. — 15. Bathiat su biplano «Bréguet». — 16. Féquant su «Farman».

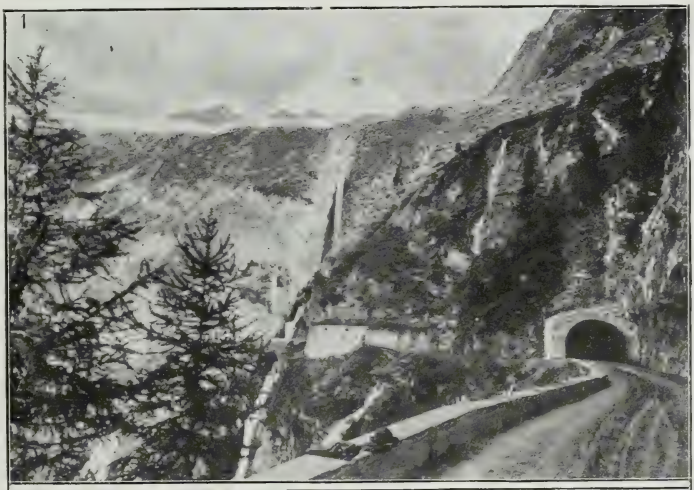
LA TRAVERSATA DELLE ALPI IN AEROPLANO

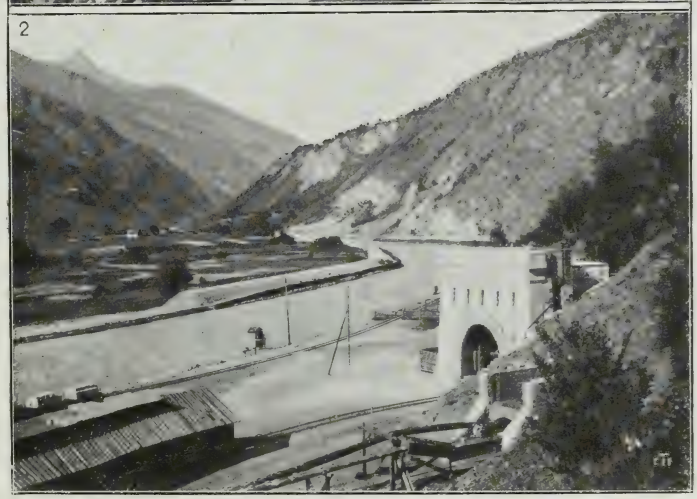
Dunque le Alpi, questa barriera sublime di roccie e di ghiacci che la Natura ha posto in mezzo a quattro popoli, le Alpi, sogno e tormento imperialistico di conquistatori, croce e delizia di tutti gli alpinisti *grimpeurs*, presidio di sicurezza per la difesa del territorio, trincea gigante raramente trionfata dall'irrompere d'orde invadenti — le Alpi vedranno un nuovo trionfatore con la possa e la volontà secura dell'aquila guidare il volo oltre le aguzze vette delle proprie giogaie?

Certo lo vedranno, e la audace violazione non renderà alcuno pallido di timore e d'angoscia, ma verrà accolta come una festa da tutti i popoli ai quali segnalerà un nuovo e comune trionfo della razza.

Le Alpi furono: almeno nei riguardi delle comunicazioni. Si può proclamarlo in anticipazione — giacchè per quanto l'impresa non sia da ritenersi fra le più agevoli a compiersi, i più recenti progressi dell'aviazione ci autorizzano a ritenerla tutt'altro che impossibile.

Rimane quindi soltanto a vedere chi sarà il vincitore del Concorso bandito con originalissima ispirazione dal Comitato del Circuito Aereo Internazionale di Milano, manifestazione di cui la traversata delle Alpi in aeroplano costituisce una delle più importanti attrattive. E sopratutto rimane a vedere quali ne saranno i risultati e le deduzioni pratiche che l'esperienza deriverà al patrimonio dell'aviazione ed all'apprezzamento di molti vitali problemi strategici.





1. - Strada del Sempione e Galleria.
2. Ferrovia del Sempione: Imbocco della Galleria a Naters.

Quello che ora più ci preoccupa è l'elevatezza ed il valore decisivo del simbolo che l'annunziato gesto sta per esprimere.

Quando il Canale della Manica fu superato dal volo storico di Luigi Blériot a nessuno sfuggì il significato di quella audacia. La Manica era virtualmente cancellata, veniva ridotta ad una pura espressione geografica: l'Inghilterra cessava d'essere un'isola agli effetti della sua difesa militare. Eppure quale più glorioso carico di storia vantano le Alpi, secolarmente contese e difese! Quale più luminoso indice d'un nuovo indirizzo storico deve apparire l'annullamento di questa eccelsa muraglia ormai invano vigilata dalle armi di tre potenti eserciti!

Ma esponiamo con ordine e ripetiamo qui per spirito d'esattezza le informazioni che in proposito sono già apparse qua e là da parecchio tempo sui giornali di tutta Europa e d'America, che si occupano della manifestazione con meritato interesse e simpatia.

Il Comitato di organizzazione del Circuito Aereo Internazionale di Milano, come abbiamo detto, ha fondato un Gran Premio di 100 000 lire che verrà aggiudicato agli aviatori i quali traverseranno le Alpi per le vie aeree, partendo da Briga e giungendo a Milano per la via del Sempione. Queste 100 000 lire di premio vanno divise nel modo che segue: primo premio L. 70 000, secondo premio L. 20 000, terzo premio L. 10 000.

La partenza — debitamente preannunciata in

modo ufficiale, sì che sia possibile il controllo da parte dei Commissarî a ciò incaricati — avverrà da Briga a 950 metri di altitudine.

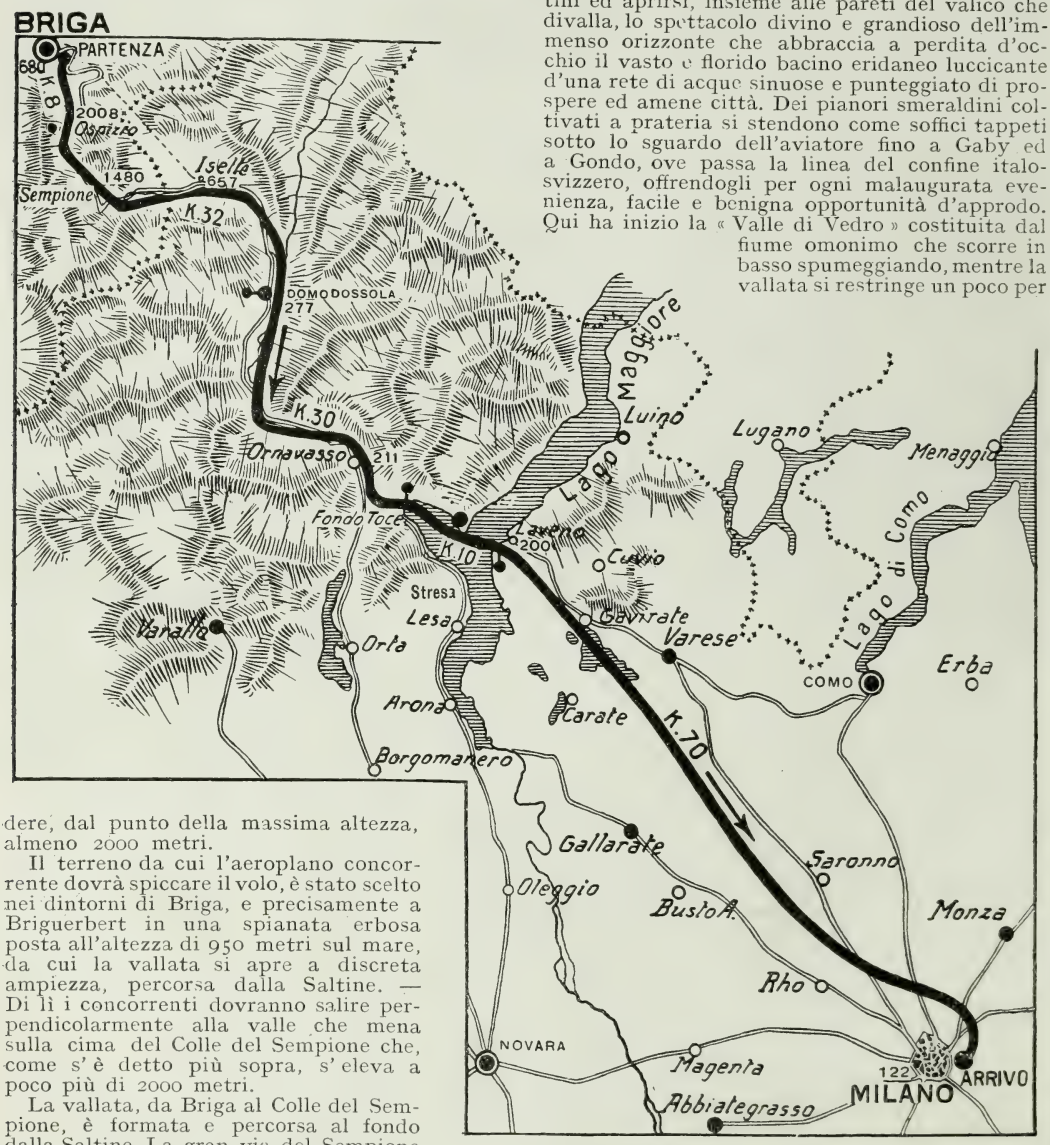
Ora il Sempione, essendo a poco più di 2000 metri d'altezza massima sul livello del mare, i concorrenti dovranno compiere una ascesa di 1000 metri e, per calarsi al luogo d'arrivo che è stato fissato all'Aerodromo milanese, scendere, dal punto della massima altezza, almeno 2000 metri.

Il terreno da cui l'aeroplano concorrente dovrà spiccare il volo, è stato scelto nei dintorni di Briga, e precisamente a Briguerbert in una spianata erbosa posta all'altezza di 950 metri sul mare, da cui la vallata si apre a discreta ampiezza, percorsa dalla Saltine. — Di lì i concorrenti dovranno salire perpendicolarmente alla valle che mena sulla cima del Colle del Sempione che, come s'è detto più sopra, s'eleva a poco più di 2000 metri.

La vallata, da Briga al Colle del Sempione, è formata e percorsa al fondo dalla Saltine. La gran via del Sempione percorre tutta la valle serpeggiando a larghe svolte nel salire.

La vallata della Saltine, da Briga fino al Sempione, è sufficientemente aperta ed offre qua e là delle zone abbastanza comode d'« atterramento ».

Non possiamo a meno di figurarci il sentimento d'orgoglio del volatore che primo stenderà le ali al di sopra di quelle superbe alture e che vedrà biancheggiare quasi immediatamente sotto di sè, come un immenso cristallo, il ghiacciaio Ratltwasser il quale si trova in prossimità del Sempione e precisamente a piede del famoso monte Leone, dirigendo la prora del suo aereo naviglio fra la punta d'Aurona da un lato e lo Spitzhorn ed il Chienhorn dall'altro. Ed ecco, non appena superato il Colle del Sempione, apparire, come un piccolo dado bianco schiacciato fra il verde, l'Ospizio fondato dal Primo Napoleone e retto ancora attualmente dai Frati Benedettini ed aprirsi, insieme alle pareti del valico che divalla, lo spettacolo divino e grandioso dell'immenso orizzonte che abbraccia a perdita d'occhio il vasto e florido bacino eridaneo luccicante d'una rete di acque sinuose e punteggiato di prospere ed amene città. Dei pianori smeraldini coltivati a prateria si stendono come soffici tappeti sotto lo sguardo dell'aviatore fino a Gaby ed a Gondo, ove passa la linea del confine italo-svizzero, offrendogli per ogni malaugurata evenienza, facile e benigna opportunità d'approdo. Qui ha inizio la « Valle di Vedro » costituita dal fiume omonimo che scorre in basso spumeggiando, mentre la vallata si restringe un poco per riaprirsi subito dopo ad Iselle ed a Trasquera, ove il treno del Sempione sbuca dalla galleria come un nero serpente che ritrova la luce, snodando le spire lungo i rapidi avvolgimenti della sua via ferrata. E sarà allora l'incontro ed il paragone di due grandi civiltà: una, statuente la propria signoria sulla terra di cui è riescita a traforare le viscere profonde con la paziente forza del tarlo; l'altra inaugurante il do-



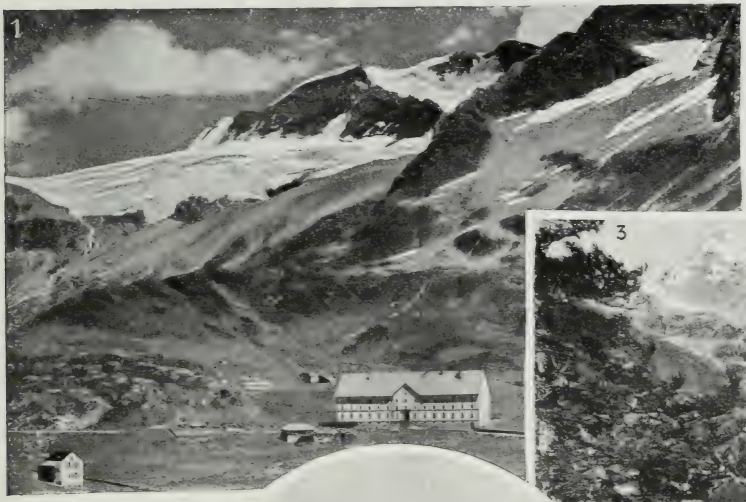
L'ITINERARIO DEL « RAID » AEREO.

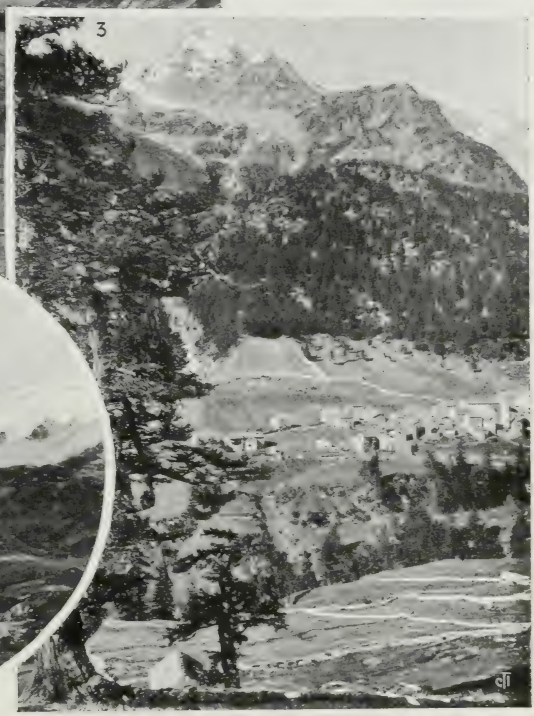
minio dei cieli e considerante da superba altezza gli ostacoli del suolo annientati dal dritto volo della macchina novella. Intanto, in meno di quel che s'impiega a segnalare questo itinerario, l'aeroplano supera Varzo e poscia Preglia e vede alfine spalancarsi la valle della Toce al piano fecondo in cui siede Domodossola. Ecco luccicare da lontano lo specchio turchino del Verbano che i concorrenti dovranno traversare per circa 10 chilometri volando sopra Stresa e le Isole Borromee, mentre dalle rive incantate del Lago popolate da un mondo elegante cosmopolita partiranno verso l' alto voci entusiastiche di saluto e d'augurio.

diviso: 7 chm. per giungere, dal punto di partenza, al Colle del Sempione; 33 chm. dal Colle del Sempione a Domodossola. Si tratta quindi di superare ben 40 chm. volando al di sopra delle montagne. Gli altri 110 chm. fra cui 10 chm. destinati a sovrastare le acque del lago, sono invece da percorrersi in pianura ed offrono presumibilmente minor difficoltà.

L'epoca del Concorso — fra il 18 ed il 24 settembre — è delle più propizie per tranquillità ed uniformità degli strati e delle correnti atmosferiche, stando all'autorevole avviso espresso in proposito dal Direttore dell'Osservatorio metereologico di Milano e dai Padri Benedettini che hanno il loro Osservatorio sul Sempione.

Inutile dire che un servizio speciale di controllo e di informazioni verrà organizzato su tutta la lunghezza del percorso. — Inoltre un servizio di assistenza e di soccorso sarà provveduto da un gruppo d'Alpini sul valico del Sempione e vallate adiacenti, mentre delle squadre d'automobili correranno le strade al di sopra delle quali verranno a passare gli aviatori concorrenti ed alcuni battelli e canotti automobili incroceranno sul lago. Così, una mobilitazione di veicoli terrestri concorrerà solidale a porgere ausilio ed a rendere un tributo d'omaggio ad una delle più insigni affermazioni della locomozione aerea.





1. Vista del Monte Leone (m. 3565).

2. Ospizio del Sempione.

3. Villaggio del Sempione in vista del Fletschhorn.

Traversato in tal modo il Lago, gli aviatori dovranno prendere la via del piano che mena a Varese per lanciarsi verso la vasta distesa dei campi lombardi superando Tradate e Saronno e giungendo a Milano che accennerà da lungi cogli irti cuspidi del suo Duomo marmoreo sovrastati dalla guglia maggiore a sommo della quale la Madonnina d'oro, sfavillante al sole, assumerà parvenza di fiamma d' un faro gigantesco. E' là accanto che l'argonauta dell'Alpi scenderà nel porto a cogliere il premio bene meritato dalla sua fatica e dal suo ardimento.

Il percorso totale, considerato rigorosamente in linea retta, sarà di 150 chilometri, così sud-

E per merito degli ordinatori del Circuito Aereo di Milano, il progresso della aereodinamica segnerà una gloriosa tappa, inaugurando l'êra di uno sport turistico novello: quello... dell'alpinismo aereo.

La Crociera Torino-Venezia-Roma.

Il Touring Club Italiano, in occasione delle Feste commemorative 1911, d'accordo col Comitato di Roma, prepara per i mesi di giugno e luglio prossimi una grande Crociera fluviale e marittima: la prima si svolgerà da Torino a Venezia lungo il Po, la seconda da Venezia a Roma attraverso l'Adriatico, l'Jonio ed il Tirreno.

Questa importante manifestazione, che è degna della solenne data storica che l'Italia celebra, ha un programma vasto ed ardito e chiamerà a raccolta le imbarcazioni di tutti i paesi del mondo. Sarà un giro di circumnavigazione della penisola: giro che si svolgerà per 2800 chilometri divisi in undici tappe partendo dall'antica Capitale del Piemonte per avere termine a Roma dove sarà conteso l'ambito trofeo del gran premio di Roma. In media si faranno da 200 a 300 chilometri al giorno: le imbarcazioni dovranno essere insommergibili e pontate per almeno due terzi della loro lunghezza, avere alloggi sufficienti per le persone imbarcate e paratie e porte stagne: l'equipaggio di ogni imbarcazione non sarà inferiore a quattro uomini. Il Comitato allo scopo di dettare norme adatte alla creazione di un robusto tipo marino di imbarcazione a motore rispondente ai bisogni del filonauta ed a ciò che è ritenuto essere il meglio del costruttore, ha redatto uno schema di regolamento che sarà discusso in concorso dei signori costruttori per quelle disposizioni che potessero loro apparire non perfettamente indicate od imprecisate.

I cospicui premi, nella somma complessiva di 100 000 lire, oltre quelli che saranno assegnati per ogni singola tappa, già destano il fervore fra tutti gli appassionati di nautica e le iscrizioni pervengono di continuo e lasciano la certezza del successo più lusinghiero.

Si avrà una vera flottiglia di canotti, di motoscafi, *cruisers* e *racers* di ogni dimensione e potenza, di *yachts* a vela ed a vapore.

La superba prova di turismo nautico sarà la massima che l'Italia ricordi e il consentimento completo ed entusiastico che la stampa italiana ed estera ha concesso all'iniziativa del Touring, dimostra l'interesse che raccoglie la Crociera per la quale gli *sportsmen* ed i costruttori prendono interesse vivissimo.

Già fra gli inscritti vi è il duca di Westminster col suo *racer Ursula* che nel *méeting* motonautico di Monaco trionfò raggiungendo i 70 chilometri all'ora.

Importantissime sono le adesioni della Spa-Gallinari, Fiat Sangiorgio, Owen Motor Company Brasier e quelle dei signori: Lacoste Ferdinando, Alessandria d'Egitto — Cola Giuseppe, Bolzaneto — Bellini avv. Augusto, Bologna — Visconti Sabino, Bari — Rospini Alfredo, Blevio — Cercignani Ferruccio, Firenze — Larco cavaliere Enrico, Genova — Puccio dott. Giulio, Genova — Deloche Georges, Levallois — Lazzati Alfredo, Milano — Bocchini B., Montecarlo — C. D. Redaelli, Milano — Ing. Mariotti e Montanari, Milano — Beretter Antonio, Milano — Ferrario Davide, Moltrasio — Lazzaroni Ausano, Milano — Trotti L., Milano — J. De Korwin, Newilly sur Seine — Pasca bar. avv. Francesco, Napoli — Rocco Mario, Napoli — Municipio di Ostiglia — Popoff Nicolas, Parigi — Oppizzi dott. Carlo, Pavia — Basilias A. G., Pireo (Grecia) — Bondreaux L., Parigi — Pignone Giuseppe, Pegli — Degli Uberti Guglielmo, Roma — Centurini Dario, Roma — Chantier National de la Corne d'Or, Stamboul — Sormani conte Carlo Gabrio, Urio.

Oltre a queste adesioni, si ha fiducia nella partecipazione alla Crociera di dieci autoscafi svedesi che nello scorso mese dettero esempio del loro non comune valore nel *méeting* Stoccolma-Göteborg attraverso 1200 chilometri di mari difficili e pericolosi. Tanto più gradita sarà la partecipazione svedese in quanto che l'Automobile Club Svedese — e le trattative sono a buon punto — vincitore della *Coupe Internationale du Yachting Automobile*, cederebbe per il 1911 la coppa stessa all'Italia perchè possa essere corsa durante il *méeting* di Roma, ciò che probabilmente si verificherà finita la Crociera e sul percorso Roma-Palermo-Messina-Roma.

La *Coppa Internazionale* è un trofeo di grande importanza perchè emanazione di una Federazione europea molto potente e perchè per la prima disputa partirono alla sua conquista diciasette autoscafi espressamente costruiti, quindici dei quali arrivarono al termine della corsa stessa, cioè un numero triplo di quello comunemente raccolto dalle grandi riunioni marittime americane New-York-Bermuda-Philadelphia-Avana.

Hanno aderito ancora dando il loro appoggio ampio e cordiale il Reale Automobile Club e il Reale Yacht Club Svedesi, il Touring Club de France, il Royal Victoria Yacht Club di Ryde, The Motor Yacht Club di Nettley Abey, l'Association Technique Maritime Française di Parigi, il Cercle de la Voile di Parigi, Royale Southampton Yacht Club di Southampton ed altri.

Il lavoro di organizzazione è svolto con vigile cura dal Comitato esecutivo composto dai signori: dott. Mario Beretta, rag. Primo Bongrani, dott. Fabio Majnoni, cav. Arturo Mercanti, conte Orazio Oldofredi e rag. Alessandro Vimercati.

Già questi Commissari hanno fatto delle gite a Pavia, conferendo coi signori: ing. Anelli, prof. Rampoldi, e dott. Griziotti; a Mantova col conte comm. Guido Ravà Sforni; a Venezia col conte Foscari; a Rimini con i signori Morosini e Perilli, consoli del T. C. I., con l'avvocato Cicolla, e con i signori Schmit direttore della Fabbrica di Birra Spiess, con il presidente della Società Anonima dei Bagni e col signor Gino Lorenzi segretario della Società *Libertas*.

In queste città ed in altre, alle quali presto si recheranno per gli accordi definitivi, si sono costituiti e si costituiranno Comitati per stabilire premi di tappe, per disporre rifornimenti e per una completa organizzazione di sbarco, ricevimento e sosta.

I Delegati della Commissione si sono recati in Isvezia ove ebbero accoglienze liete da parte del Reale Automobile Club e del Reale Yacht Club Svedese.

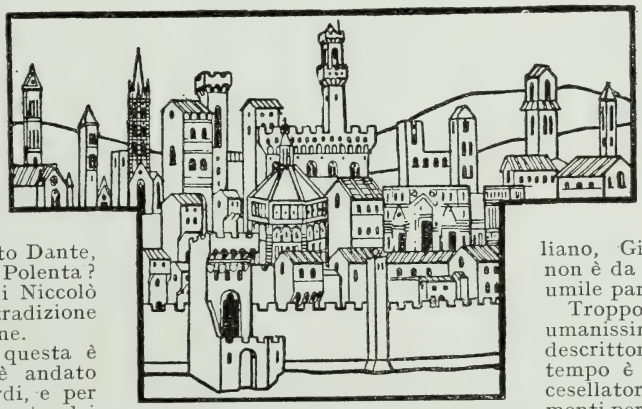
Presto altri delegati si recheranno alle riunioni motonautiche di Douvres, Ostenda, Bruxelles, Costanza.

La patriottica iniziativa del Touring darà un grande vantaggio al movimento motonautico in Italia. Da tutti questi lieti inizi si può ben trarre l'auspicio del successo più pieno al quale non mancherà, noi siamo certi, l'incoraggiamento delle autorità italiane, dei nostri benemeriti consoli e di tutti i soci.

A zonzo con Messer Giovanni...

Giovanni di Boccaccio di Chellino, mercatante, è nato a Parigi nel 1313? o a Certaldo? O, prestando fede ad alcune frasi sparse qua e là nelle sue opere, è, invece, nato a Firenze?

Noi non vogliamo disputar qui sul luogo della nascita di Boccaccio. Vogliamo piuttosto osservare che il nostro più grande prosatore — oh! quanto ancora sconosciuto in Italia! — ha cominciato a girar presto, a viaggiar presto, a portarsi presto da luogo a luogo in un'epoca in cui (possono crederci tutti sulla parola) non era molto in uso, nè molto comodo il viaggiare.



E' andato, ancora fanciullo e insieme al padre, da Firenze a Ravenna? E vi ha visto Dante, ospite di Guido da Polenta? Con buona pace di Niccolò Ugo Foscolo la tradizione non è che tradizione.

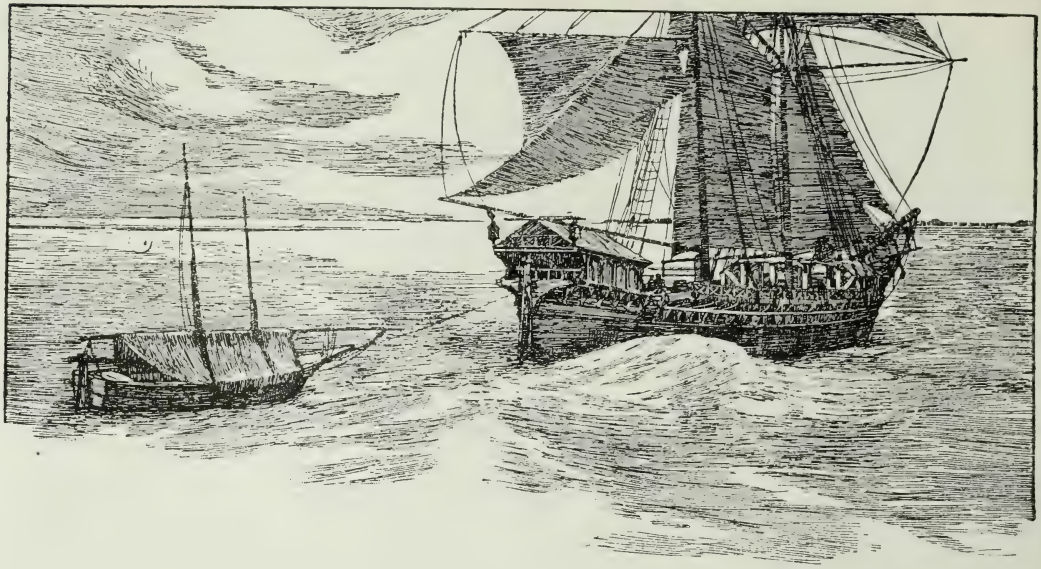
A Ravenna, e questa è storia, egli non è andato invece, che più tardi, e per la prima volta, legato dei fiorentini. Viveva allora in quella città, nel monastero di Santo Stefano dell'Uliva, Beatrice degli Alighieri, figliuola di Dante già morto. Ed ei — forse per incarico della Signoria — portò in dono a Beatrice dodici fiorini d'oro ed ascoltò commosso dalle labbra della figliuola i particolari della vita e della morte dell'altissimo poeta.

Parimenti è certo che andò e dimorò in Napoli, alla corte della regina Giovanna, che visitò Roma, che, il 12 dicembre del 1351, fu dai fiorentini, spedito oratore a Ludovico di Baviera, marchese di Brandeburgo per animarlo a scendere in Lombardia contro il Visconti...

Ma siamo noi in vena di seguire Boccaccio nelle sue peregrinazioni da paese a paese? No. Piuttosto vogliamo osservare che, pur avendo egli viaggiato assai e dato mano a un'opera *De montibus, silvis, stagnis*, ecc. — la quale può considerarsi quale il primo vocabolario geografico che abbia veduto la luce dopo il rinascimento delle lettere e quale un antenato delle guide del Touring Club Italiano, Giovanni Boccaccio non è da ritenersi, a nostro umile parere, un *turista*.

Troppo il grandissimo e umanissimo osservatore e descrittore della vita del suo tempo è stato compiacente cesellatore dei molli divertimenti per aver sudato di suo nel recarsi a piedi da luogo a luogo, per inerpicarsi sui monti, per destreggiarsi nell'uso del remo o per tendere reti che non fossero amorose...

Certo non ha lasciato segno ne' suoi scritti d'essere stato un *turista*. Vero è, del resto, che, e particolarmente nel suo immortale *Decamerone*, è d'una parsimonia singolare di parole (anche per i personaggi del suo gioco), quando li muove da un sito all'altro, limitandosi a dire,



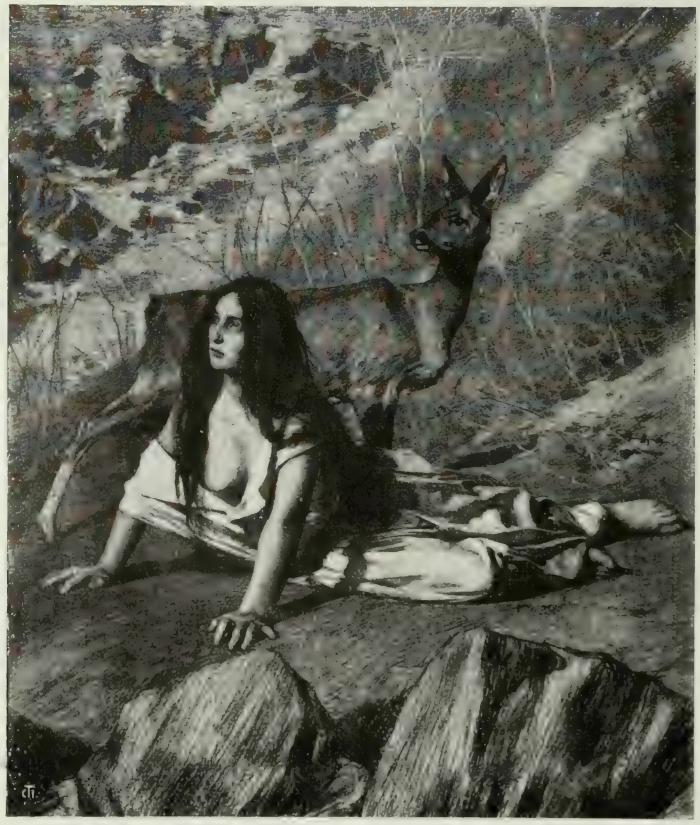
Decamerone: Giornata II - Novella VI.

per esempio: andò da Parigi in Cicilia o mosse da Inghilterra verso Francia, senza consumare inchiostri in descrizioni di strade e di paesaggi da essi attraversati e senza chiamare barche o ordinare cavalcature...

E', in breve, un descrittore di caratteri, un giocondo e profondo narratore di episodi, anche un acuto e sorridente psicologo, non un'ambientista. Gli uomini e le donne delle sue novelle, così vivi e veri anche dopo varî secoli, non avevano bisogno, del resto, di una determinata « cornice » per essere.

Martellino, ad esempio che s'infinge d'essere attratto sopra Santo Arrigo e fa vista di guarire, non sarebbe meno Martellino se Boccaccio l'avesse steso, con la gamba ipocrita sul corpo di un altro santo e in altra terra che « Trevigi » non fosse stata.

E, parimenti, Masetto da Lamporecchio che si fa mutolo e diviene ortolano di un convento di monache, Boccaccio poteva anche sdraiarlo assai lontano dalla villa dei signori Rospigliosi, e non essere meno Masetto.



Decamerone: Giornata II - Novella VI.

Vogliamo concludere, a questo proposito, che se anche Giovanni Boccaccio avesse avuto la passione — per usare una parola che trecentesca non è — dello *sport*, è da presumersi che non si sarebbe indugiato a descrivercela.

Ma questo non ci dispensa dal rilevare ch'egli non ignorava l'importanza psicologica dell'« andare attorno ». E dei malinconici — mossi, diremo così, da focoso desio — e di

quelli che sono afflitti da più gravi pensieri, ben dice, che, volendo, possono farsi passare la malinconia e la gravezza dei pensieri, perchè «ad essi non manca l'andare attorno, udire e veder molte cose, uccellare, cacciare, pescare, cavalcare, giucare... ».

« De' quali modi — continua più innanzi nel proemio della Peste — ciascuno ha forza di trarre o in tutto o in parte, l'animo a sè, e dal noioso pensiero rimuoverlo, almeno per alcuno spazio di tempo: appresso il quale, con un modo o con altro, o consolazion sopravviene o diventa la noia minore ».

le ali. E sono farfalle. Ma quando hanno finito di offrirgli un « motivo » o comico o drammatico, ei le congeda e le avvia per riprenderle, più in là, in un'altra scena e per altre gesta.

Esempio. Ecco Abraam, l'amico « di Giannotto di Civignì, lealissimo e diritto, e di gran traffico di drapperia ». Abraam da Parigi andrà a Roma, che non è il viaggio dell'orto.

« Il Giudeo — scrive messer Boccaccio — montò a cavallo, e come piuttosto potè, se ne andò in corte di Roma... ».

E non una parola di più.

Decamerone: GIORNATA II - NOVELLA IV.

Qui, dunque, se non l'apostolo, il filosofo del *turismo* si manifesta.

Ma non in molte altre pagine e, forse, per la ragione che, molto succintamente ci siamo ingegnati di indicare poc'anzi, perchè se Dante scolpisce il paesaggio, se Petrarca lo dipinge, Boccaccio non lo abbozza nemmeno...

E par che non abbia occhi se non per specchiarsi in altri occhi.

« Il sole è alto, il caldo è grande — fa dire a Pampinea — nè altro s'ode che le cicale su per gli ulivi; per che l'andare al presente in alcun luogo sarebbe senza dubbio sciocchezza. Qui è bello e fresco stare, et hacci, come voi vedete, e tavolieri e scacchieri, e può ciascuno, secondo che all'animo gli è più di piacere, diletto pigiiare ».

***

Tuttavia le persone delle sue meravigliose commedie si muovono. Alcune hanno, anzi,

Oppure, nella novellina della marchesana di Monferrato, che, con un convito di galline e con alquante leggiadre parolette, reprime il folle amore del re Filippo il Bornio di Francia, Boccaccio fa dire a Fiammetta che il re, finito il desinare « accomandandolo ella a Dio, a Genova se ne andò ».

A cavallo? A piedi? Solo? O con poca o con molta compagnia di gentili uomini? Ma! la novella era finita col convito delle galline!... Punto fermo. Basta.

Nè più parole fa dire a Filostrato quando narra di Rinaldo d'Asti, il quale a casa tornandosi da Bologna, appena uscito da Ferrara, e cavalcando verso Verona, s'abbattè in alcuni malandrini; nè più ne usa per il viaggio di Andreuccio da Perugia, venuto a Napoli a comperar cavalli, nè per la gita di Madonna Beritola che, con due cavrioli sovra una isola trovata, se ne va in Lunigiana...

***

Ci piace divagare. Giulio Sandeau — quegli che fu l'amico della primavera di Giorgio Sand — scrisse furbescamente: — *Ce petit pays est pauvre, mais pittoresque; ce qui me plait sourtout, c'est qu'il est ignoré, et que nul touriste indiscret n'en a jamais trahi le mystère.*

Ebbene, ricchi o poveri, pittoreschi o sbiaditi, i paesi visitati da messer Giovanni non possono accusarlo di averne tradito il mistero.

Ma perchè? Ciascuno di noi, in un'ora grande della vita, è passato per il mondo non vedendo che il profilo dell'adorata, non ascoltando che la voce dell'adorata, non desiderando che il respiro dell'adorata...

Per dove passammo in quell'ora? Presso i giardini o i sepolcri? Spuntava l'alba o tramontava il sole? Cantavano le cicale tra le rame piene di luce o gorgheggiavano i rossignoli sotto le stelle? Ignoriamo. Il giorno e la notte erano in noi, tutte le musiche e tutti i silenzi erano in noi, e noi eravamo soli con l'unica, con l'incantatrice d'occhi del nostro sogno...

Giovanni Boccaccio par che sia passato o che abbia fatto passar le persone del suo teatro — preghiamo i « passatisti » di non processarci la parola — sopra mari e sopra monti, in un sonnambulismo d'amore e di desiderio che non consentiva di cogliere, in distrazione, lo spettacolo delle cose avvicinate, attraversate, superate...

Del resto, i piaceri in piena aria, che sono i veri piaceri — diciamola all'inglese — *sportivi*, li ha compresi e li ha descritti...

Se G. Boccaccio non fosse ancora uno straniero in patria — forse perchè fu un sano e naturalmente sincero descrittore dell'anima e più della sensualità nazionale — tutti conoscerebbero come « quel ramo del lago di Como » le ricreazioni da esso preferite.

Aprite il *Decamerone*, se non vi rincresce, là dove finisce la seconda « giornata » e incomincia la terza... Leggiamo. L'aurora si invermiglia. La reina è levata e ha mandato già innanzi il siniscalco e la salmeria o, se più vi piace, i bagagli.

Indi « con lento passo » seguìta dalle sue donne e dai tre giovani, s'avvia...

Per dove? Non dice. S'avvia « alla guida del canto di forse venti usignoli et altri uccelli, per una vietta non troppo usata, ma piena di verdi erbette e di fiori ».

Prende il cammino verso occidente, e « cianciando e motteggiando e ridendo con la sua brigata — senza essere andata oltre a *dumilia passi* » — sosta a « un bellissimo e ricco palagio, il quale alquanto rilevato dal piano sopra un poggetto era posto... »

La brigata visita « le gran sale e le ornate camere » poi a basso discesa, e di riposo vaga — dopo aver fatto, come è detto più su, *dumilia passi*, sopra una loggia che la corte tutta signoreggiava, essendo ogni cosa piena di quei

Decamerone: Giornata I - Novella X.

Decamerone: GIORNATA III - NOVELLA V.

fiori che concedeva il tempo, e di frondi, postasi, con l'aiuto di Dio, a sedere, si riconforta con preziosissimi confetti ed ottimi vini...

Indi, la brigatella entra in un giardino intersecato in assai parti da vie segnate da pergolati di viti, da rosai bianchi e vermigli, e da gelsomini e da acque limpide e gorgoglianti...

Ma lasciamo descrivere al trecentista. « Il veder questo giardino, il suo bello ordine, le piante e la fontana co' ruscelletti procedenti da quella, tanto piacque a ciascuna donna e ai tre giovini che tutti cominciarono ad affermare...» che quello era il Paradiso. (*P* majuscola).

E andando poi per quel luogo di naturali delizie « facendosi di varî rami d'albori ghirlande bellissime, tuttavia udendo forse venti maniere di canti d'uccelli, quasi a pruova — cioè a gara — l'un dell'altro, cantare, s'accorsero d'una dilettevol bellezza, della quale dall'altre sopra-presi, non s'erano ancora accorti; che essi videro il giardin pieno forse di cento varietà di belli animali, e l'uno all'altro mostrandolo, d'una parte uscir conigli, d'altra parte correr lepri, et in alcuna cerbiatti giovani andar pascendo... ecc.

E fatto d'intorno alla bella fonte metter le tavole e « quivi prima sei canzonette cantate et alquanti balli fatti » andarono poi a mangiare, indi divenuti più lieti, « su si levarono, et a' suoni et a' canti et a' balli da capo si dierono... Infine, alla *Reina* pare che, a cui piacesse, s'andasse a dormire... E chi vi andò e chi andar non vi volle, ma si rimase a legger romanzi o a giocare a scacchi o a tavola reale o...

I puntini sono, particolarmente nelle voltate, come i fanali, necessarî...

Mettiamo, dunque, una abbondante teoria di puntini . . . . . .

L'arguto lettore può osservare qui che messer Giovanni ci ha dato la piccola cronaca di una scampagnata signorile. Non contestiamo. Ma non è colpa nostra se, con meno di artificio e con più di precisione, non ci ha anche regalato una gita sull'Appennino o una gara di nuoto in Arno o una corsa podistica da Fiesole in giù o da Firenze in su...

Ma Boccaccio non era uomo da esaltare il piacere della fatica, ma da inseguire, invece, senza la fatica, il piacere.

Ed eccolo parlarci di Oretta (1), che fu moglie di Geri (2) Spina, la quale essendo in contado, e da un luogo ad un altro andando per via di diporto insieme con donne e con cavalieri, « li quali a casa sua il dì avuti avea a desinare, et essendo forse la via lunghetta di là onde si partivano a colà a piè d'andare intendevano, disse uno de' cavalieri della brigata: Madonna Oretta, quando voi vogliate, io vi porterò, gran parte della via... ».

Al quale la donna rispose... quanto ogni conoscitore dell'arte del leggere può imparare da sè, compulsando le novelle della sesta giornata, entro le quali può anche avere per sua la descrizione della valle delle donne, dopo aver udito il racconto di frate Cipolla che aveva promesso a certi contadini di mostrare la penna dell'Arcangelo Gabriello...

(1) Lauretta. (2) Ruggeri.

Sorridente — non cinico, come alcuno Arconte re della critica ha preteso — indulgente, uomo de' suoi dì, ha detto i piaceri della sua psicologia e, forse, della sua fisiologia, con spirito sincero, come forse niun altro, e senza affondare nello scurrile mai, ha pur detto la gioia del cadere dolcissimo piuttosto che l'ardua e spesso aspra gioia del salire alle vette...

Ma fu veramente sereno della serenità olimpica di Goethe?...

Non crediamo. Uomo di passione e quindi uomo di bufera. Acqua che va e che logora le ripe, ma anche insena tra gli sterpi e le melmette e si perde in una aspirazione vana di tornar subito nuvola o di essere mare...

Uno scrittore contemporaneo ha petto di lui che troppo è stato un epicureo e un poltrone per anche essere un *turista* in tempi in cui la parola non era, ma erano le strade, le acque e i monti ed erano i cavalli, i carri e le barche...

Perchè epicureo? Forse perchè ha narrato la vita dei palazzi e dei conventi d'allora? E perchè "poltrone,, se ha scritto le cento novelle e il libro di *Fiammetta* e la narrazione dell'*Ameto* e la satira *Il Corbaccio* e la vita di Dante e se è stato il creatore del poema in ottava rima?...

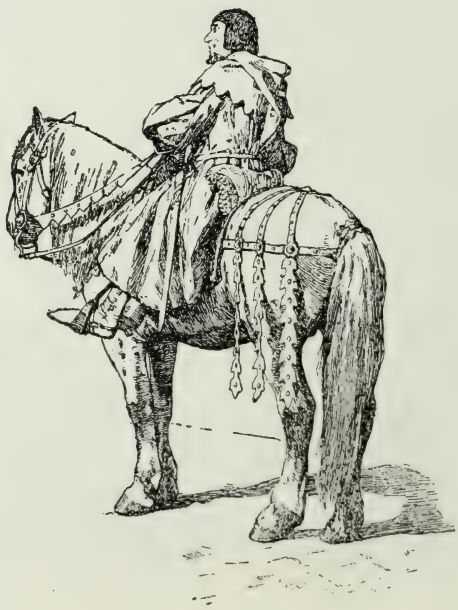
Narra il Baldelli, che, essendo Giovanni Boccaccio ad una corte d'amore e disputandosi intorno all'argomento: quali delle tre cose recasse maggiore conforto a un amante cui non fosse conceduto che «*o di poter vedere qualche volta la sua Donna — o ragionare di lei — o seco stesso di lei pensare*» Boccaccio rispondesse: — pensarla.

Risposta sottile e che dice l'aristocrazia e la poesia di un'anima.

FIRENZE - Chiostro di S. Maria Novella - Cappella degli Spagnoli. - Boccaccio, il cav. di Rodi ed altri tre personaggi; dettaglio degli affreschi di Simone Martini. (*Fot. Alinari*)

VITTORIO GOTTARDI.

Le illustrazioni del presente articolo furono riprodotte da disegni e quadri di gran pregio del pittore Tito Lessi, desumendole per cortese concessione dagli editori F.lli Alinari dalla splendida ed artistica edizione del *Decamerone*, di cui ci occupiamo nella rubrica bibliografica di questo stesso fascicolo (vedi pag. IV della carta giallina).



La caricatura sportiva

SUGLI SKIS. (*Simplicissimus*).

LE CACCIE DI UN SOVRANO. (*Simplicissimus*).

Il fine ricamatore delle bellezze muliebri vissute nel soffio snello del *Simplicissimus*, il povero Franz von Reznicek, troppo presto rapito all'arte ed al suo giornale, era un narratore arguto e caustico. E alla sera, in quell'angolo illuminato alla Veneziana del ristorante italiano di Monaco di Baviera, intorno al tavolo irto di bottiglie elencate per anni e per regioni, tutte polverose e tutte vuote, teneva circolo e accademia. Così, a voce bassa e tra scoppi di risa.

Fu là che una notte imparai come lo *sport* possa diventare un'arma terribile capace persino di annientare un uomo.

Franz raccontava una sua avventura.

La scena: una montagna coperta di neve. L'ora: quella degli innamorati, il tramonto. Personaggi: lui e lei che colle mani unite scendevano velocissimi sugli *skis*, il corpo ritto, a ricevere l'ondata gelida di vento — e la scia turbinosa di neve.

UN CAMPIONE DI PATTINAGGIO. (*Caric. di Gulbrausson*).

Ad un tratto — raccontava il celebre caricaturista — ella si voltò e sospirando mi chiese:

— E se adesso noi cadessimo, che cosa succederebbe?

— Un capitombolo, signorina...

— Sì, ma dove ci troveremmo?...

— Oggi sulla neve. Domani sul giornale.

— Ecco. E' giusto. Ma, nella rubrica *Sport:* disgrazie alpine; o in quella: *Fidanzamenti...?*

Capii il... tedesco — concludeva il simpatico artista boemo — e risposi semplicemente: Signorina mi dispiace: sono ammogliato.

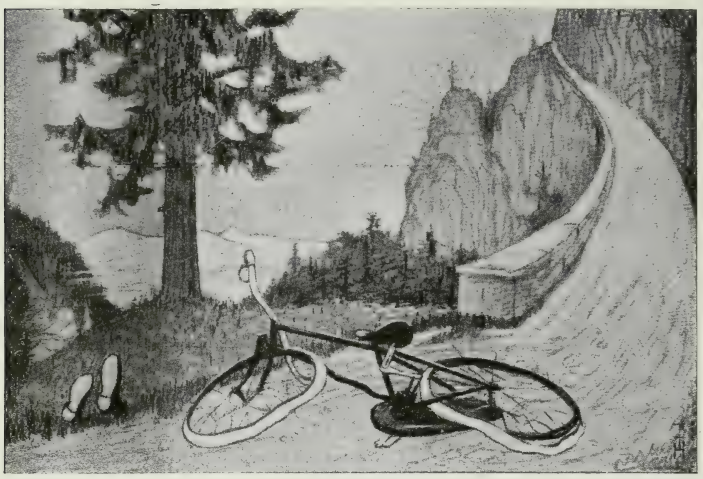
Poi fu silenzio sino alla fine della discesa. Ma la signorina non volle più « skiare » con me perchè una caduta non poteva avere serie conseguenze...

E mentre Franz von Reznicek raccontava, Bruno Paul, un altro artista del *Simplicissimus* aveva lavorato, lì, tra bottiglie e bicchieri intorno una caricatura sportiva — invernale — matrimoniale, e nel disegno il povero Franz sorrideva... un po' rosso e un po' verde alla luce dei lampioncini veneziani...

***

E infatti, lo *sport*, per chi ci vive un po' addentro, o se ne interessa soltanto, può essere fonte inesauribile d'ironie sottili dette e disegnate.

Testoni ha creato nella *Sgneira Catareina* una gustosa macchietta d'automobilista, e se Tristan Bernard invece della penna usasse la matita sarebbe un arguto caricaturista sportivo.



PACE SERALE. (*Heine*).

Il giornale che ho già citato, il *Simplicissimus* e che è stato a mio modesto parere, un gran modello di caricature d'ogni genere, potendo vantare una superba schiera di collaboratori, contro i quali è infierita ultimamente, violenta come una bufera, la morte, l'ostracismo politico e la vita istessa, è uno dei pochi periodici che ha saputo elegantemente e impersonalmente svolgere e trattare anche la caricatura sportiva con la più fiorita gaiezza e la più sottile ironia.

Pure varî giornali di Francia, d'America e d'Inghilterra, come il *Journal Amusant*, il *King*, il *Rire*, il *Life* hanno dedicato alcune pagine alla caricatura sportiva, con vero successo di pubblico e di critica, e alcuni quotidiani d'America ospitano, soventissimo, tra le loro colonne, dei disegni sportivi di quell'umorismo elegante ch'era la specialità di G. Gibson, e di quello prettamente borghese ch'ebbe il massimo cultore letterario in Mark Twain. E, anche nella nostra Italia, tanto ricca d'ironia da far dire a Quintiliano: *Satura tota nostra est*, la caricatura che ha nella sua anima una vena fine di satira, s'è sviluppata in questi ultimi anni, in spensierata e rigogliosa letizia, ramificandosi anche nel campo sportivo.

Ed è logico che solo ora la caricatura sportiva simpatizzi colla folla, perchè sino a pochi anni fa, lo *sport* era un fenomeno estraneo alle popolazioni, un oggetto di lusso, un pretesto di spreco. Dove invece lo *sport* ha avuto i primi cultori più vigorosi, là troviamo la caricatura sportiva già nata, fortemente sviluppata e gustata con un sapore d'arguzia — che non trae le sue ragioni solo dallo *sport*.

Ricordo così, una caricatura d'un sarcasmo piccante dovuto ad Olaf Gulbrausson, l'insuperabile artista norvegese. Rappresenta le caccie d'un Sovrano. Il re, o imperatore, o granduca, o duca, uccide i cervi con una semplice mitragliatrice. Due cortigiani muti, impassibili nell'« attenti » più teutonico, assistono alla carneficina. Pure di Gulbransson, collaboratore del *Simplicissimus* e di altri fogli norvegesi e americani, è quel campione di pattinaggio così vivo, così veloce e così nordico, che pare veda lontano il traguardo e l'ansia lo spinga velocemente disegnato dall'artista norvegese coll'eleganza e le finezze che gli sono proprie.

Assai simpatico è un disegno dello Schulz, dove la fisionomia caratteristica dell'automobilista dice il disgusto e la commiserazione per la disgraziata vittima morta a pugni rattratti.

E' la tredicesima vittima... E quella che ha portato sfortuna perchè l'automobile s'è ribaltata e rovinata. E poi si dice che il « tredici » non porta disgrazia!... Quest'umile e umanissima riflessione dev'essere anche dello *chauffeur* che ha però un'espressione meno severa, forse anche pel fatto... che l'automobile non è di sua proprietà.

La macchina vertiginosa che passa rombando per le vie più diverse, regina sempre e innovatrice, è entrata nell'arte della caricatura con slancio trionfale. E la caricatura di tutti i paesi si è sbizzarrita a ricamare sottili trame ironiche sull'automobilismo e sugli appassionati di grandi velocità. Ricordo così, una fantasia d'un sadico sarcasmo del *Life* che dimostra di che cosa sarebbe stato capace Nerone se avesse conosciuto l'automobile e un elegante disegno dovuto a Reznicek che raffigura la fine d'una corsa automobilistica. Precisamente la Prinz-Heinrich Tourenfahrt.

— Dunque, contessa, siete soddisfatta? chiede il compagno di viaggio aiutando la signora a scendere dalla vettura.

E la contessa dandogli la manina inguantata:

— Infinitamente. Abbiamo ucciso un poliziotto, cinque cani e ventidue galline, ma è un

LA TREDICESIMA VITTIMA! (*Simplicissimus*).

SE NERONE AVESSE CONOSCIUTO L'AUTOMOBILE ! (*Life*).

vero peccato che non contino nella classifica come ventotto punti di precisione.

Aspra è invece una caricatura che raffronta mirabilmente lo *sport* preferito dai tedeschi a quello amato dagli inglesi. E' un disegno di Th. Th. Heine, il celebre artista, oggi direttore del *Simplicissimus* che iniziò i processi di caricature nel 1896 col feroce disegno del viaggio imperiale in Palestina.

Come si vede, l'amore degli inglesi pel *footbaal* è un po' miope, ma evidentissimo perchè salta agli occhi subito. Anzi... salta alla testa.

E la simpatia degli studenti per le *Kneipe* sonore di canti e gorgoglianti di birra è visibilissimo dallo studente che per bere di più non trova altro mezzo che di appoggiare il capace ventre al tavolo semivuoto.

Gran bello *sport* la *Kneipe* lasciata all'alba dal canto gogliardico che dice l'addio: *Vale, du trauliche Kneipe, Vale!...*

Persino il Kaiser, poco tempo fa s'è permesso di ricordare che v'era un pessimo gusto tra gli studenti e un brutto uso tra i tedeschi: quello di bere troppo... Ma, evidentemente, il buon imperatore non conosceva questa caricatura di Heine, perchè altrimenti, si sarebbe affrettato a dire tutto l'opposto. Anche l'aviazione, giunta ultima tra gli *sports*, e... già ascesa a tanta altezza, è entrata nella caricatura sportiva da grande signora. Ricordo tre giocatori intenti al *bridge*, mentre in alto si delinea un aeroplano che pare non troppo sicuro.

I tre giocatori impegnano una discussione. Non sull'areoplano. Sul *bridge*.

— Se cade bene, sarà il quarto, sospira uno.

— E se cade male ?

LO SPORT IN INGHILTERRA ED IN GERMANIA. (*Simplicissimus*).

— Giocheremo col morto. Afferma l'altro.

Pare che l'aviatore, uditi i discorsi, abbia pensato bene, di andare a morire in pace, un po' più lontano.

***

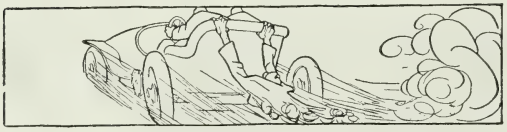
Il ciclismo è uno degli *sports* che più ha dato campo e materia ai caricaturisti sportivi di tutti i paesi. Le prime lezioni di bicicletta, le prime cadute, i viaggi sotto il sole e sotto l'acqua han trovato i loro cantori e i loro illustratori, come

UNA VITTIMA DEL DOVERE.

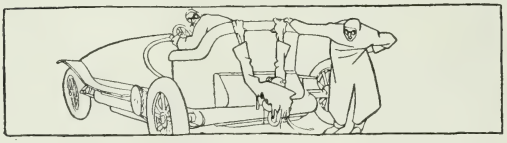
ALT!

AAALT!

PERDIO S... AAAALT!



PRRR-SSA-CRRR...



CHE BACCANO! AH, HO CAPITO!
(*Storiella di Gulbrausson*).

qualsiasi gesto eroico di epoche a noi lontane.

L'eroe sportivo, come Gabriele d'Annunzio, volle chiamare lo *sportsmann*, fu raffigurato in tutta la sua vita ciclistica dai primi incerti passi alle vittorie rabbiosamente combattute sulle piste inghirlandate di folle e d'applausi. E tra queste caricature ciclistiche una dovuta all'Eichler ha una storia d'arte e di vita. In una delle ultime esposizioni di pittura tenute a Monaco di Baviera, in una piccola sala appartata, posto in cattiva luce, non si ammirava un quadretto nè bello, nè brutto di scuola secessionista. Sul catalogo accanto al numero d'ordine e al nome

NOSTALGIA.

dell'autore, non ricordo se tedesco, olandese o norvegese, v'era il titolo del quadro: *Heimweh*. Nostalgia, desiderio della casa. Rappresentava un povero diavolo, una macchia d'olio di colore indefinibile, del colore dei disgraziati, seduto sul ciglio d'una strada, lo sguardo perduto lontano come d'un cane randagio in cerca di riposo. Di dietro, nel prato costellato di mucchi di fieno, una schiera di contadini caricavano un carro,

RIUSCIREMO, COSÌ, A TROVAR MARITO? (*Simplicissimus*).

l'ultimo della giornata. Lontana, sdraiata nel verde, protetta dagli alberi, la chiesa salutava il tramonto. Forse nessuno, eccettuato il suo autore, aveva capito l'eterna melanconia del viandante. Ma per fortuna R. M. Eichler, un artista coscienzioso che non va a visitare le esposizioni per criticare, per spedire qualche cartolina, o per addormentarsi sulle comode poltrone appartate negli angoli più tranquilli, scorse il quadro e così nacque l'*Heimweh* sportivo, il de-

AERONAUTICA - CARICATURA DI MANFREDINI.

siderio di tornare a casa del buon ciclista appesantito dagli anni e dal caldo. E come epigrafe della caricatura v'è appunto un desiderio rivestito nel dubbio: — Non sarebbe bene, lasciarla lì la bicicletta?...

Ma forse, anche a quest'umile eroe del cavallo d'acciaio, il dottore ha ordinato di tanto in tanto una buona passeggiata in bicicletta, così, adagino, senza pericoli e senza costipazioni precisamente come fa quell'altro ciclista, un pensionato probabilmente disegnato da Bruno Paul e che trova la manutenzione della strada non troppo buona...

Quelle invece che han ormai abbandonato la bicicletta per altri *sports* devon essere quelle due signorine che tornano ogni giorno accaldate e spettinate da una gita ciclistica. Stavo per dire ispezione ciclistica. Una magra, l'altra grassa, sorelle nel vestito e nei cappelli, chiedono dopo la gita quotidiana alla madre che attende — le madri attendono quasi sempre.

— Ma credi proprio che in questo modo noi riusciremo a trovare marito?...

E la risposta dev'esser tale, che l'ispezione ciclistica cessa perchè passata nel ruolo: inutilità estive.

Perchè la bicicletta serve per mille e mille cose diverse: a rompersi la testa e a romperla agli altri; a mostrar le gambe e a nasconderle; a spender denari e a guadagnarne; a trovare marito e a perderlo. Ma a cose ben più gravi servì l'automobile, e servirà d'ora in poi l'areoplano. Graham-White scende a farsi processare nella Corte di Londra, smontando dal suo velivolo; Paulhan va a caccia in aeroplano; Latham accetta un invito a colazione giungendovi in monoplano.

Ma questo è nulla, perchè quando per l'aria saranno frulli d'eliche e canti di motori; quando per le vie acquee ogni onda porterà un'imbarcazione agile, e per le nostre strade, le automobili stanche di divorare chilometri incominceranno ad annientarli addirittura colle loro velocità fantastiche, e per le vie delle nostre città non vi saran più cavalli, ma motociclette, biciclette e *camions*-automobili veloci come razzi, allora forse, qualcuno troverà un nuovo *sport* già esistito in tempi lontani e antichissimi: l'andare a piedi.

UNA PARTITA ALLE CARTE.

E tutti ne faranno le più grandi meraviglie, e si fermeranno le macchine e le biciclette, e dai cieli più lontani scenderanno roteando gli aeroplani veloci, per vedere lo strano pedone di cui si temeva d'averne persa la razza...

Perchè questa è la fine dell'uomo, predetta non dagli astronomi, ma dalla caricatura sportiva.

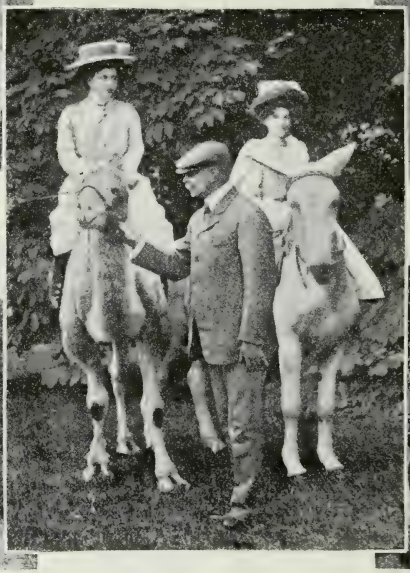
NINO SALVANESCHI.

IPPICA DI NUOVO GENERE

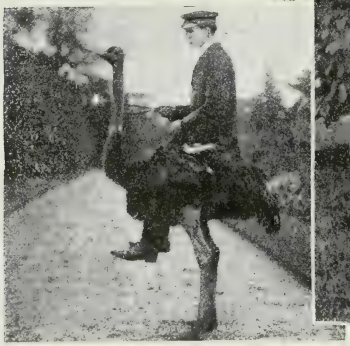
Gli zebù - cavalcature.

Il lama, mansueto corsiero.

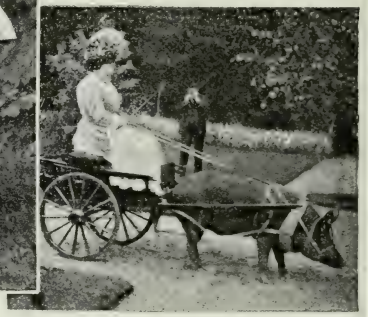
Un elegante destriero.
La zebra addomesticata.



Il cammello sellato.



Un bipede trottatore.



Un puro sangue.... suino.

Una schiera di lama.

LE FIERE

Quando io penso alle fiere, la mia mente si lancia e naviga a ritroso su per il fiume delle memorie.

Perchè? Forse la fiera è una istituzione che appartiene irremissibilmente al passato? Chi può negare che ve ne siano ancora ed innumerevoli?

Per esempio, questo mese d'agosto ne prepara un numero infinito nelle città e nei villaggi d'Italia e dell'estero.

Il baraccone degli eccentrici.

Ebbene: che importa? Noi troviamo che esse sono cangiate — oh quanto! — dal tempo in cui eravamo fanciulli. Non sono più quelle. Hanno smarrito i loro caratteri tipici distintivi, serbando solo il nome e le forme d'una volta. Ma forse abbiamo torto. Venti o trent'anni non sono poi tanti da agire così profondamente e radicalmente sulle ragioni di certi fenomeni sociali.

Gli è che anche noi, noi sopratutto, siamo cangiati e non vediamo più le cose con gli stessi occhi. Ciò che oggi ci appare povero, meschino e volgare, ai nostri occhi infantili si presentava come avvolto in un'atmosfera di grandezza, di fasto, d'ignoto e di meraviglioso.

La fiera era il nostro pensiero fisso. Essa non ritornava che una volta sola ogni anno durando il breve spazio di tre giorni. Con tutto ciò, non cessava un istante dall'essere presente al nostro spirito. Mai un istante. Quanti propositi, quanti piccoli sacrifici e sopratutto quanti sogni, in quest'attesa di un anno!

Se ne discorreva fra di noi fanciulli a bassa voce come di cosa prodigiosa e ci sembrava, rievocando i fasti della fiera precedente, di narrare una novella delle *Mille ed una notte* che noi avessimo vissuta.

E soldo per soldo, rinunziando alle lusinghe dei piaceri immediati, si raggranellava il peculio che avrebbe dovuto — magica chiave d'argento — introdurci nel mondo favoloso della fiera.

Era esso infatti una piccola città che sorgeva in una sola notte come per virtù d'incanto presso i vecchi muri del nostro villaggio, una città variopinta e rumorosa venuta da chi sa dove, ed in perpetuo viaggio verso chi sa quale meta, sempre brulicante d'un popolo strano dagli strani idiomi.

Alla sera precedente noi andavamo ad incontrare i misteriosi viatori che sapevamo dover sopraggiungere per la strada maestra verso cui guardava sonnolento e noiato il campanile del nativo borgo.

Arrivavano le carovane, piccole case mobili trascinate da cavalli apocalittici e spinte da uomini e donne polverosi e cenciosi. I più grandicelli fra noi riconoscevano le persone e le cose viste nell'anno precedente, e ce

La tenda della donna cannone.

ne descrivevano enfaticamente le maraviglie.

— Questo è il circo dei cavallerizzi, quello il museo con i fantocci di cera che sembran vivi, quell'altro è il serraglio delle belve; più in là ecco il carro dei venditori di giuocattoli, l'errante domicilio della sonnambula, dell'uomo scheletro, della donna cannone, del prestidigitatore...

Ogni anno qualche cosa cambiava. Qualcuno di quei turisti delle strade e dei paesi rurali prendeva un'altra direzione o si perdeva nel vasto mondo delle buone e delle male venture. Qualche altro invece s'aggiungeva alla schiera errante ed eravamo sempre noi i piccoli araldi della buona novella che si diffondeva fulmineamente ad alimentare le stanche ed accidiose conversazioni del caffè ove avevano convegno gli *intellettuali* del paese.

— E' venuta una giostra a due piani, una giostra a vapore! Si gridava battendo le palme. Oppure: — Quest'anno ci sono i lottatori, il teatro dei cani ammaestrati, ecc.

E ci si addormentava poscia sognando edifici più elevati del palazzo municipale con un numero infinito di piani che delle colossali locomotive trascinavano in tondo...

Quale lieto risveglio al mattino dopo!

Un rumore confuso e complesso ci annunciava di lontano l'avvento della solennità. Era un brusio di voci, un echeggiar di mugghî e di belati, un clangore infinito alto e fioco, grave ed acuto di trombette, rulli di tamburi e colpi di gran cassa, schiocchi di frusta e detonazioni di mortaretti. Vicino e lontano vaghe e distinte s'innalzavano le grida dei venditori esaltanti i pregi delle loro merci; fra la cacofonia dei pifferi dal timbro esile ed agro e la sonorità profonda e nasale degli organi — emergevano, recati or sì or no dal vento, brani di perorazioni enfatiche ed uniformi invitanti il pubblico ad entrare nei baracconi, a spendere *la tenue moneta*, approfittando delle *buone piazze*.

Finalmente, vestiti degli abiti migliori, fatti il più delle volte per l'occasione, puliti, pettinati, lisciati dalle gelose cure della mamma, si usciva all'aperto col petto ebbro di gioia impaziente ed il borsellino gonfio di spiccioli — ad ammirare, a spendere, a comprare.

FIERA DEL BESTIAME A PAU.

Come ci sembrava bello il nostro povero villaggio in quei giorni! Le vie parate da festoni variopinti e da archi fioriti, fiancheggiate da banchi carichi d'ogni ben di dio, interrotte da palazzi sontuosi di cartoni e di tele dipinte — sembravano spose nella loro acconciatura di nozze.

E' proprio vero però che le nostre prime e più grandi gioie vanno generalmente contrassegnate da una grande delusione!

Appena usciti sulla via e superato il primo stordimento dell'ammirazione, il nostro senso aritmetico, per quanto approssimativo, ci faceva avvertiti della sproporzione enorme, dell'abisso incolmabile fra la somma mediocre dei nostri risparmi e la somma vertiginosa degli oggetti da comperare e delle curiosità a cui soddisfare. Ed allora, perplessi come l'asino di Buridano, ci si aggirava fra le baracche ed i banchi, rimanendo ore ed ore estatici a bocca aperta innanzi ad un piccolo fucile, il nostro sogno fervido d'un anno, oppure fermi davanti alla tribuna dei cavallerizzi, senza saperci decidere da che parte avremmo dovuto incominciare ed a quale fra i varî divertimenti ed i diversi giuocattoli avremmo dovuto rinunciare.

Ah, è dura la rinunzia, dopo aver fatto tanti castelli in aria sulla base di quel gruzzoletto che ci era costato già così grande quantità di piccoli desideri rientrati e col quale ci eravamo sentiti per un istante i padroni del mondo!

La sera intanto scendeva — oh quanto diversa dal consueto! All'ora in cui il borgo solitamente dormiva cullato dal placido canto dei grilli, una vita intensa, un'orgia di frastuoni e di luci continuava là fra le baracche e i banchi.

Le bambole, i pulcinella, i tamburi, i mille ornamenti destinati alla economica civetteria delle campagnuole prendevano un fantastico risalto sotto i raggi delle lampadine e dei palloncini multicolori; le fette di cocomero sanguinavano sui tavoli viscidi, alla luce d'una fiamma di candela palpitante entro uno schermo di carta vermiglia, pari ai miracolosi frutti di rubino che si trovano nelle fiabe orientali; i fuochi d'artifizio stellavano scoppiettando la vellutata e scura distesa del firmamento e le bande musicali — per modo di dire — non si stancavano ancora di trarre rantoli e strilli soffiando spietatamente entro le cavità metalliche delle loro trombe e raschiando senza discrezione le povere corde dei loro violini e contrabassi. Era l'ora in cui l'*imbonitore* del Museo meccanico od il cicerone dei saltimbanchi faceva appello a quel residuo di voce che gli era rimasta nelle canne arrochite per annunziare, recitando la macaronica filastrocca, « l'ultima e definitiva » rappresentazione.

Sulla porta i funamboli vestiti delle loro maglie color di carne e coperti di giustacuori sfolgoranti d'oro e d'argento, facevano alla folla assembrata dei buoni villici il loro ennesimo invito.

Confesso che allora quelle povere creature mi facevano l'effetto d'esseri superiori, di semidei. Nè, ammirando quell'Ercole sì orgoglioso nella possa del suo torso e de' suoi muscoli atletici e quella leggiadra danzatrice di corda che mi davano l'immagine d'una coppia abitatrice dell'Olimpo, io ricordavo neppure d'averli visti il giorno precedente, al loro giungere, in un arnese molto diverso. Lui sudicio e volgare con le scarpe rotte, lei scalza, vecchia, spettinata e coperta di stracci: entrambi trascinanti il peso della miseria e dell'abbiezione.

Che volete? Per fortuna, quando si è ragazzi, il lato peggiore della vita non appare al nostro

UN VENDITORE DI ROBA USATA ALLA FIERA DI PORTA GENOVA (MILANO).

sguardo in causa d'un daltonismo provvidenziale che ci fa tutto apparire roseo, bello, grandioso.

I saltimbanchi rappresentavano per me e per quelli dell'età, mia degli uomini capaci di compiere valentie di destrezza e di forza (l'anima del fanciullo e quella del selvaggio adorano le virtù del corpo) valentie che i più forti e destri giovani del paese non avrebbero saputo mai agguagliare.

E poi era il mistero onde la loro vita si circonda che li rendeva ancor più grandi ed interessanti per noi.

— E' vero che sono loro slogate le membra da bambini? Si chiedeva. E quel dubbio formidabile contribuiva ad accrescere il nostro rispetto.

E poi di dove venivano, dove andavano quegli eterni turisti entro la loro minuscola casa rotabile, da cui traevano ad ogni tappa, con un gesto da maghi, la mole grandeggiante del palazzo di tela destinato ad ospitare tutta una folla?

Quanti soli avevano adusto il cuoio della loro pelle, quanti idiomi avevano colpito il loro orecchio?

E poi avrebbero continuato così sempre, fino alla morte, quella loro esistenza zingaresca traverso le fiere, come spinti da una legge irresistibile, oppure avrebbero posato un giorno in qualche luogo della terra a far vita analoga a quella degli altri uomini?

Queste erano le interrogazioni ch'io facevo a me stesso ed agli altri e che non trovavano allora una risposta esatta e soddisfacente. In seguito mi sono dato ragione di tanti perchè; tante ammirazioni mi caddero con dolore dall'animo. Ho scoperto (e non ci voleva molto) cose assai che mi hanno profondamente disgustato; dagli errori di grammatica nelle arringhe stereotipe dei richiamatori, alle macchie d'unto sulle maglie e sui lustrini dei ginnasti, dai trucchi e dagli inganni di certe rappresentazioni alle bassezze della vita privata condotta da quei nomadi.

Tuttavia ho serbato in fondo al cuore un debole di curiosità e d'interesse per questi ebrei erranti delle fiere, per questa popolazione mista e singolare che viaggia senza posa di luogo in luogo, che edifica e disfà in poche ore una città effimera di tela e di cartone, questa gente alacre ed equivoca, errante per destino, per istinto, per bisogno, per caso od elezione e che porta ovunque giunge un'aria di festa, un impeto insolito di godimento e un gorgo più fervido di vita.

* * *

Una fiera è o dovrebbe essere un mercato solenne.

Tale istituzione venne destinata a segnare un punto di convegno al commercio, nelle regioni ordinariamente sfornite di ciò che occorre al piccolo traffico.

Gli etimologisti fanno derivare questa parola dal vocabolo latino *feria*, spiegando come ai tempi antichi i mercati non si tenessero che nei giorni feriali.

Strano destino dei termini! Oggidì *ferie* ha assunto il significato festoso di *vacanze* e « fiera » esprime in modo non dubbio una circostanza di comune ed imponente tripudio.

Del resto ciò non aggiunge nè toglie nulla all'entità della cosa, visto anche che vi sono in proposito altre opinioni etimologiche non meno attendibili di questa. I francesi, per esempio, sostengono che le fiere ebbero il loro nome da *Forum*, poichè era nei Fori delle città che te-

L'AVIAZIONE ALLE FIERE.
LA GIOSTRA DEGLI AEROPLANI.

nevansi tali riunioni e si confortano di questa versione con la maggiore analogia corrente tra questa voce e la parola *foire* del loro dizionario.

Un fatto però è certissimo: essere cioè la consuetudine delle fiere antica quanto il mondo.

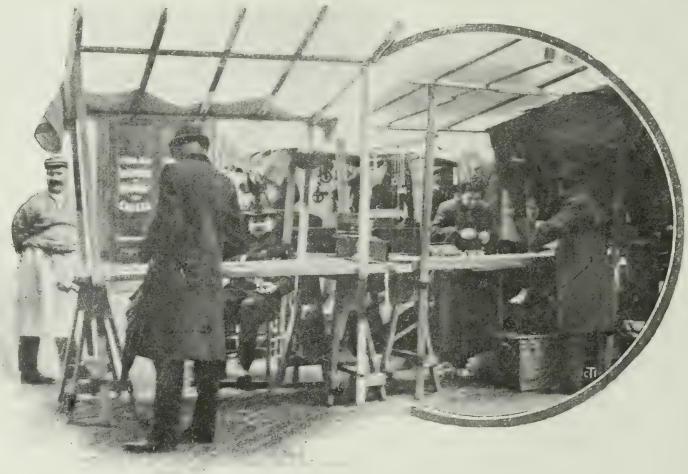
Quando i mezzi di comunicazione e di trasporto erano scarsi e malagevoli, quando i contatti fra le popolazioni diverse eran resi difficili dalle guerre continue e dall'intolleranza ostile delle popolazioni contro qualsiasi rappresentante d'una differente nazionalità — gli scambi e l'utilizzazione delle merci sarebbero riusciti impossibili, se non si fossero dai legislatori stessi fissati dei giorni e dei luoghi, dedicati alla ospitale neutralità, una specie di tregue di Dio consacrate a Mercurio, il protettore dei commerci e dei ladri e quindi patrono, per doppio titolo, d'ogni fiera.

In quei giorni si placavano le ire nemiche, si condonavano temporaneamente perfino certi crimini e sopratutto non avevano vigore alcune tasse e balzelli doganali.

Scrittori antichi definiscono infatti tali istituzioni: « Concorsi di molti da molte direzioni per poter vendere e comperare con franchigia di gabella ».

Per quanto paia a tutta prima un controsenso, la verità è che le fiere furono floridissime nei tempi in cui meno vigeva la libertà di commercio: per conseguenza, nelle età più povere. Il Medioevo ne costituisce una prova. Ceppi d'ogni sorta limitavano allora l'esistenza dei popolani e dei borghesi. Le strade vi erano cattive, interrotte e vegliate dalla cupidigia privilegiata dei baroni che traevano diritti di pedaggio da tutti coloro che si trovassero a passarvi. Il commercio languiva tant'erano frequenti e vessatorie le barriere di ogni sorta opposte alla libera circolazione.

Alcuni fra i signori dei luoghi, dotati di maggiore intelligenza, accorgendosi che le loro terre sarebbero andate intristendo ed impoverendosi d'ogni risorsa nel selvaggio isolamento al quale eran ridotte da siffatta legislazione, risolvevano di allentarne di tanto in tanto il rigore, permettendo ai venditori ed ai compratori d'entrare e d'uscire dai loro confini senza essere piegati al giogo di esosi tributi. Naturale quindi che a tali appelli non mancassero di accorrere in grandissima folla da ogni parte i mercatanti a provvedere il paese delle merci di cui abbisognasse ed a sgombrarlo di quelle delle quali avesse dovizia. E' logico inoltre che tale rara occasione di libertà e di prosperità venisse celebrata con festeggiamenti e sollazzi di cui sentivasi imperiosamente istintivo il bisogno. In seguito, al medesimo effetto, i re e gli imperatori pigliarono quest'opera di emancipazione sotto il loro patrocinio dotando alcune città di più sensibili esenzioni e privilegi. Il dominio e l'importanza delle fiere allora crebbe e si estese fino a superare i confini stessi dei regni. I punti ove le più celebrate fra esse avevan luogo, attiravano infatti una folla cosmopolita ed un emporio di derrate ch'eran recate dalle più estreme regioni. Davano le fiere una misura adeguata del commercio e della civiltà dell'epoca e dei luoghi allo stesso modo che la forniscono ora le Esposizioni internazionali. Ma in processo di tempo, sia il progredire della civiltà accompagnata e preceduta dall'aprirsi di nuove comunicazioni, sia lo spesseggiare delle franchigie accordate al commercio ed il cadere volta per volta delle catene vincolanti la libertà dei traffici, fecero sì che cessasse la necessità di approvvigionare mediante grandi mercati in tempi prestabiliti le regioni e che le fiere perdessero la maggior parte della loro ragion d'essere.



FIERA DI SINIGALLIA.

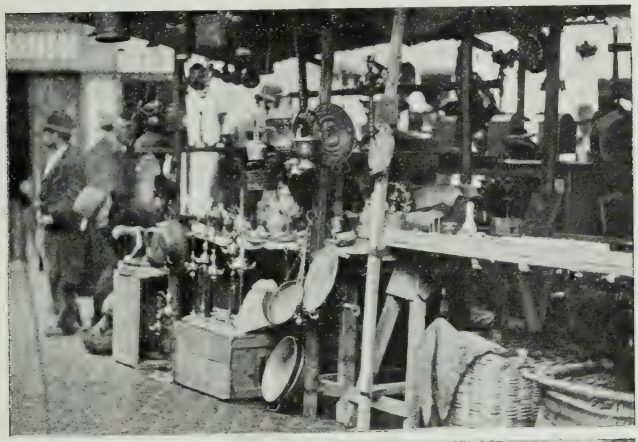
Guardate infatti i paesi di più intensa e quotidiana vitalità commerciale. O non hanno fiere o le serbano per tradizione, quasi spoglie di quel significato e contenuto economico dal quale una volta non andavano mai disgiunte e che ne costituivano per così dire il principio ed il fine, la causa e l'effetto.

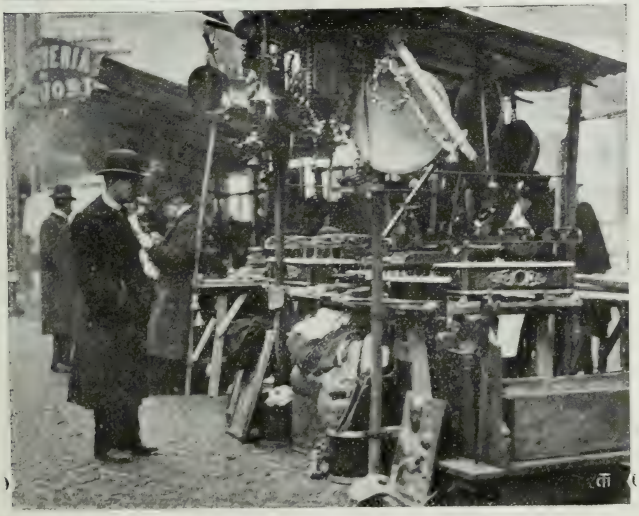
In Inghilterra, per esempio, il costume delle fiere si è conservato. Ma non sarebbe giusto per questo ricercare nella frequenza delle fiere una ragione della prosperità del Paese. Anzi, si può dire che esse siano sopravissute in contrasto alla prosperità dei commerci inglesi.

Chi potrebbe negare che Londra, la grande Metropoli, matrice immensa d'opere e d'affari, distributrice gigantesca di ricchezza, sia una fiera, una enorme fiera permanente? Chi ha bisogno ormai di recarsi in un certo giorno ad un paese determinato per fornirsi di quanto gli occorra? Tutto si trova ovunque. Ma le fiere permangono tuttavia per quello spirito festaiuolo che una volta ne era soltanto il substrato accessorio.

Invece un contrasto istruttivo presentano, sotto il riguardo delle fiere, due nazioni che formano gli antipodi della economia politica odierna: intendo parlare dell'Olanda e della Russia. Questa vanta le fiere più ciclopiche ed illustri d'Europa, quella si vanta... di non averne affatto. L'impero moscovita infatti con le sue desolate solitudini mal collegate da strade primitive, deficentemente alimentate dalle industrie, irregolarmente irrigate dai rivoli del commercio, ha dunque estrema necessità di richiamare le sue popolazioni ed i suoi prodotti su una zona determinata, al modo stesso che il sangue d'un corpo vivo vien richiamato ai polmoni per l'indispensabile ricambio. Le fiere russe sono perciò l'indice rivelatore della inopia

e dell'impotenza di questo popolo. Al contrario l'Olanda, intersecata da una rete fittissima di canali sulle cui acque placide navi d'ogni dimensione viaggiano perennemente a disseminare da presso e da lungi tutte le cose che servono alla vita ed alla civiltà collettive, traversata d'ogni specie di linee ferroviarie, spinta da una assidua, possente e regolare alacrità di sforzo produttivo — può dire d'essere in perenne stato di fiera in tutti i suoi luoghi, senza esclusione neppure per i più piccoli villaggi, per i dispersi casolari. Il popolo fiammingo nella consapevole calma della sua attività quotidiana e della sua soddisfatta agiatezza, fa senza delle fiere — e non si può dire, in verità, che abbia tutti i torti.





1. Banco della fiera di Porta Genova di Milano.
2 e 3. Mercanzie in vendita alla fiera di Sinigallia.

* * *

Queste ricorrenze non erano di solito assegnate ad una data fissa ed immutabile. Venivano invece fatte precedere o seguire, secondo dell'opportunità, ad alcune feste religiose che esse dovevano illustrare. Tratto questo che è rimasto nelle consuetudini di tutte le fiere rurali, di cui la più parte cade presso i giorni delle feste patronali. Nacquero quindi unite da un legame inscindibile alla Chiesa e tale vincolo mantennero finchè la Chiesa fu il centro della vita spirituale, politica ed economica delle moltitudini. Sta il fatto che una volta le fiere venivano tenute nelle pertinenze dei templi e perfino nei cimiteri. In molti paesi, massime d'Italia, l'usanza dura tuttora, se si considera che il sagrato è il più delle volte anche l'unica o la principale delle pubbliche piazze.

Grandi fiere si svolgono attualmente ancora in parecchie città della Germania: degne di nota sono quelle che hanno luogo a Francoforte sul Meno, a Francoforte sull'Oder ed a Lipsia. In quest'ultima è famosa ed antica la consuetudine di dar convegno ai librai pel commercio dei volumi.

In Francia furono abolite parecchie delle fiere più rinomate tra cui quella di Sciampagna, quella del Lendit a S. Dionigi, quella di S. Lorenzo a Parigi e le quattro fiere di Lione. Invece conservano ancora una certa importanza le fiere di Beaucaire, di Guibray, di Caen e di Châlons.

Il grande emporio del commercio russo è Nijni-Novgorod. Ivi si manifesta uno dei fenomeni più caratteristici del turismo economico ed etnico e le fiere assumono proporzioni paradossali.

La fiera di Nijni-Novgorod è un immane capoluogo dei traffici, una città-fantasma che sorge e sparisce dopo una vita convulsa e turbinosa di sei settimane, confondendo nel suo vortice una moltitudine di uomini appartenenti a venti razze diverse e dando luogo ad una vertiginosa cifra di affari che supera sovente i 200 milioni di rubli.

Considerate che la popolazione normale di Nijni-Novgorod raggiunge appena i 16 000 abitanti, men-

tre in tempo di fiera, la città ne ospita fin 200 000.

Anche l'Italia conta le sue fiere importanti. Ragguardevole è quella di Sinigallia che si inizia al 14 luglio e si protrae sovente fino al cinque od al sei di agosto. Una volta questa fiera formava un avvenimento commerciale di prim'ordine ed il concorso dei forestieri e delle merci vi si determinava d'ogni parte del mondo, a causa della speciale situazione del luogo considerato come una delle stazioni di collegamento e di transito fra l'Oriente ed il Centro dell'Europa. Nei giorni consacrati alla fiera vi si mescolava una folla eterogenea fatta di francesi, inglesi, austriaci, svizzeri, americani, greci e turchi venuti a portarvi ed a comperarvi ogni sorta di prodotti: dalla seta alla frutta secca, dalle ferramenta ai formaggi, dallo zolfo ai merletti.

La danza all'aperto in una fiera dei sobborghi di Parigi.

Ora va decadendo ogni anno più, limitando l'orbita de' suoi affari ai paesi circonvicini.

Benevento, Salerno, Foggia, Bergamo, Alessandria, Pinerolo, Savona, Reggio Emilia, tengono delle fiere ancor prosperose e notevoli fra le altre. Ma oramai le riunioni tipiche, per quanto più modeste, quelle insomma che servono ai bisogni economici effettivi degli abitanti, quelle su cui essi fondano tante loro speranze e tanti loro propositi, sono le fiere dei villaggi, ma di quei villaggi tagliati fuori dalle comunicazioni ferroviarie e trascurati dai servizi automobilistici e tramviarî.

Vi sono bensì ancora nelle grandi città — in modo speciale a Milano — le fiere rionali. Ma più che ad una reale e sentita esigenza, esse rispondono ad un capriccio di provincialismo che coglie talora gli abitanti d'ogni centro popoloso per reazione contro il peso e gli artifici della propria esistenza normale.

Deve sembrare un sollievo tuffarsi in un bagno d'ingenuità e spassarsela come un qualunque contadino avanti agli stucchi informi e pretenziosi dei cinematografi, ai dipinti grotteschi dei baracconi, alla mistificazione grossolana dei « gabinetti riservati agli adulti » ed agli organi catarrosi delle giostre.

La grande fiera di Lipsia.

Si direbbe che si abbia l'impressione di ringiovanire. Ed è appunto nella pia quanto umana illusione di togliermi qualche decina di anni di dosso che mi son fatto lecito di propinare all'indulgente lettore il presente articolo.

SILIO CARPANI.

UN'ALTRA COSPICUA DONAZIONE AL T. C. I.

Un premio di L. 5000 del Conte Orazio Oldofredi per la Crociera Venezia-Roma.

Nel numero scorso della *Rivista* fu data notizia della cospicua donazione di lire quindicimila del comm. Teresio Borsalino per un ciclo di conferenze di propaganda per il bosco e per il pascolo ed avemmo a compiacerci di questa nobile e simpatica dimostrazione di stima e di plauso per la nostra opera. Oggi, il conte Orazio Oldofredi, mette a disposizione del Touring la somma di lire cinquemila, quale premio indivisibile nella gara Cruisers che si svolgerà da Anzio a Roma, come chiusura della grande Crociera Motonautica 1911.

Questo magnifico gesto del noto nostro socio ed amico, che costantemente ha legato il suo nome a tutti i più importanti avvenimenti sportivi della vita italiana, prodigando ad essi, con signorile larghezza, l'appoggio morale e finanziario, non può essere che apprezzato altamente, come un esempio encomiabile.

Il conte Oldofredi, che porta nel Comitato esecutivo della Crociera la sua indiscussa competenza e che con vera passione attivamente concede la sua opera assidua ha voluto dare una novella prova di attaccamento al Touring verso il quale ha tante benemerenze.

Il Consiglio direttivo unanime nella seduta del 15 giugno u. s. deliberava un voto di plauso e di ringraziamento al munifico donatore che riafferma ancora una volta la sua liberale tradizione incoraggiando quelle iniziative che servono a rendere più prospere le sorti dell'avvenire motonautico nazionale.

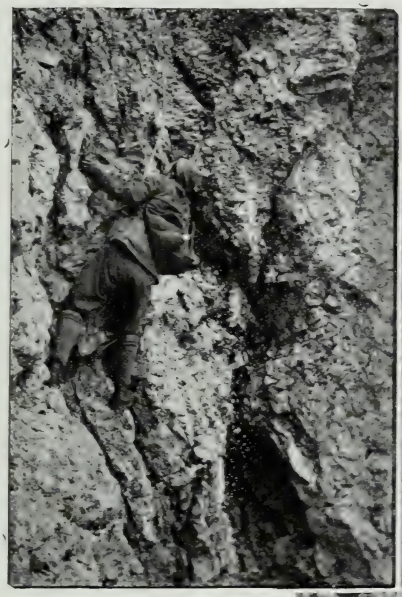
Da Milano alle Alpi

(Itinerari per alpinismo turistico).

Ecco la stagione in cui l'afa stagnante per le vie e per le piazze, e il cocente riverbero dei lastricati di Milano spinge tutti a cercare un po' di refrigerio dietro la quiete tranquilla delle griglie socchiuse, o sotto le ali volteggianti di un ventilatore; e i fortunati che lo possono fare si rifugiano alla campagna più o meno verdeggiante od alle pendici ghiacciate delle Alpi.

Su anche noi! Calziamo le leggiere *pedulle*, e carichiamoci del sacco con qualche provvista da bocca.

Anche in vicinanza di Milano, senza perdere troppo tempo e trascurare le sue occupazioni quotidiane, un turista di buona volontà può fare dell'alpinismo. Non molto lontano dal capoluogo della Lombardia si eleva un massiccio alpino ove chiunque ha facoltà d'iniziare, continuare e compire la propria educazione alpinistica.



SALENDO IL VERTICE «DORN» PER LA PARETE OVEST. (*Fot. Max De Carli*).

Vi si trova di tutto: il «facile» come il «difficile».

Siamo discesi dal treno per Lecco e Colico alla stazione di Abbadia, ed abbiamo imboccato una di quelle strade comuni nelle nostre Prealpi che non lasciano dubbio di essere mulattiere e sulle quali la rapida slitta dei montanari che divallano cariche di derrate e di fascine, levigano e lasciano lucidi i ciottoli del selciato, e li segnano profondamente con due solchi paralleli che richiamano vivamente alla memoria quelli che han segnato i carri romani per le viuzze di Pompei.

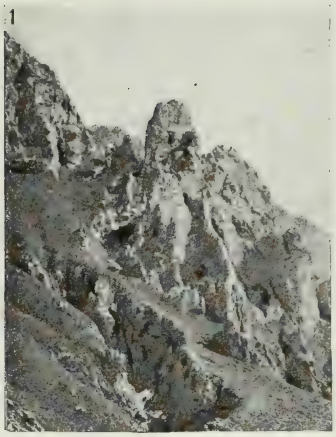
Frequenti geroglifici marcati sapientemente col minio ci accertano che la nostra strada è la buona, ed eccoci diffatti dopo un'ora di cammino alla sorgente che abitualmente disseta chi passa per questo sentiero, e dopo un'altra ora e mezza alle baite dei Colonghei, dove i mandriani ci offrono l'ospitalità, ed il latte delle loro mucche. Da qui si spiega dinanzi a noi la dirupata imponenza dei pinnacoli della Cresta Segantini, distesa come una cortina di rigidi merletti dal Zucco del Pertusio alla vetta della Grigna Meridionale, a celare dentro di sè un tesoro di spettacoli e di meraviglie selvagge. Da qui si diparte il sentiero, che abbandonata la mulattiera, si arrampica con vivaci ravvolgimenti su per il pendio erboso, qua e là variato da bizzarri edifici di roccia, dietro a cui si perde la nostra attenzione, e che ci preannunciano le bellezze grandiose della cresta. Alla quale lentamente il sentiero ci solleva, mentre in alto ci attende la piccola capanna Rosalba, voto d'un amoroso al culto della montagna, e che l'ha battezzata nel nome dell'affetto paterno. Piccolo rifugio di legno, a cavaliere della cresta dominanti le due valli.

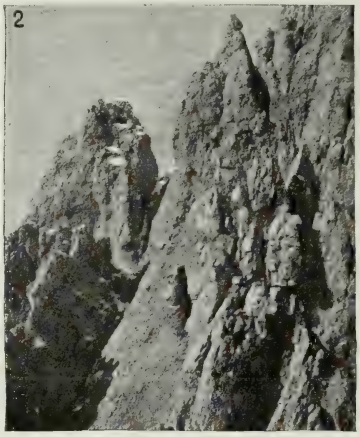
Quando saremo svegli il mattino, e dopo che avremo ammirato il torrione Cecilia il quale si leva al fianco della Capanna come un castello di roccia che sporga i suoi baluardi e lanci innanzi le sue bertesche a proteggerla ed a sorvegliarla, potremo riprendere il cammino dietro alle chiazze rosse del segnavie, il quale, evitando con cura ogni passo che paia troppo scabroso, ci porterà a contornare le guglie ardite che celano i segreti fantastici e gli orridi valloni della Cresta Segantini. E percorreremo così il sentiero Cecilia.

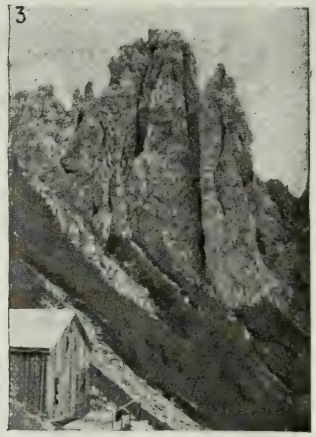
UNA SIGNORINA IN ATTO DI SUPERARE IL TORRIONE PALMA. (*Fot. A. Calegari*).

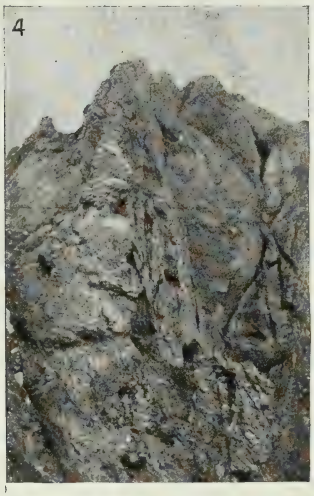
Le fotografie che vengono qui riprodotte danno un'idea della regione che visitiamo; non possono certamente riprodurre tutte le fantasmagorie delle visioni che ci passano dinnanzi, che si aprono ad ogni svolto. E danno anche una idea delle scalate di roccia a cui potremo probabilmente dal nostro sentiero far da spettatori, oggi che la diffusione della forma sportiva dell'alpinismo, richiama molti a questa palestra di arrampicatori.

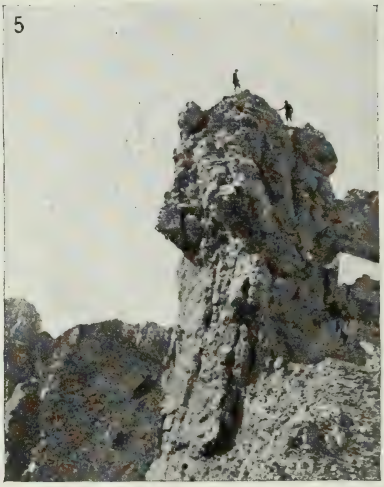
Il sentiero raggiunge così la cresta sud della Grigna Meridionale, presso la sua vetta; e conduce dopo, in discesa, al piano dei Resinelli già sparso di alberghetti e di piccole ville e sul quale si sta lavorando a costruire il grande albergo

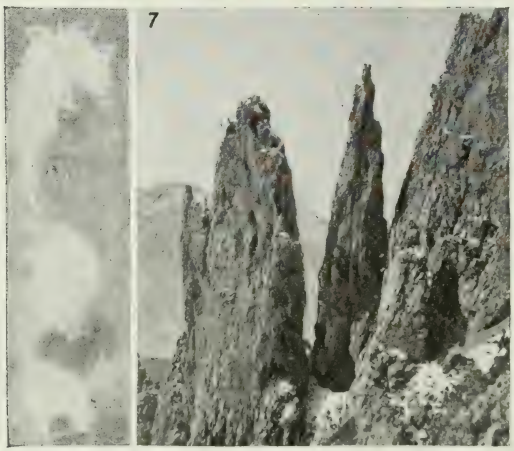


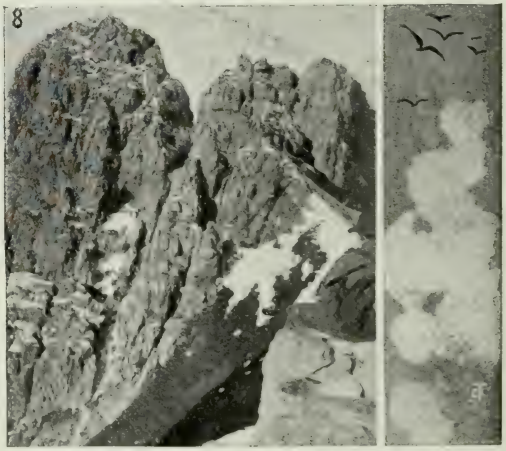






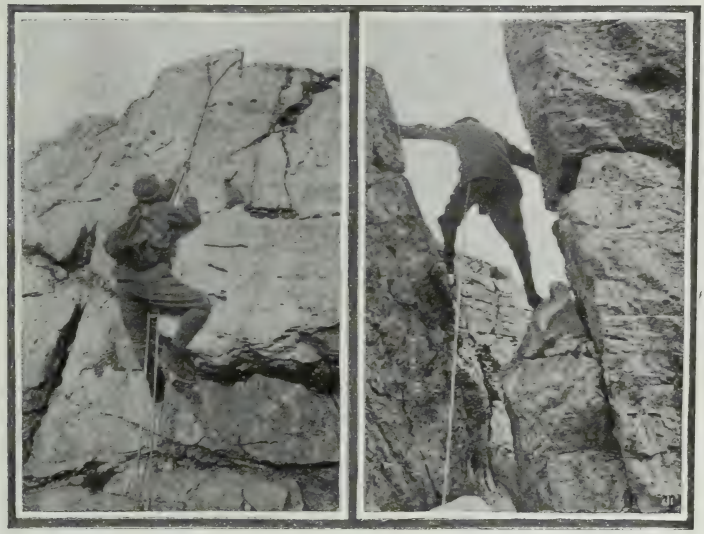






1. Contrafforti della cresta Segantini. — 2. Lo «Svizzero» ed il vertice «Dorn». — 3. Capanna Rosalba e Torrione. — 4. Torrione Cecilia. — 5. Un torrione facilmente accessibile. — 6. Cresta S. O. del torrione Clerici. — 7. Torrioni vergini che si staccano a Sud del Torrione Clerici. — 8. Torrione Palma Versante Est.

(*Fot. dott. Scotti ing. Carlo Menni ed A. Caligari*).



2

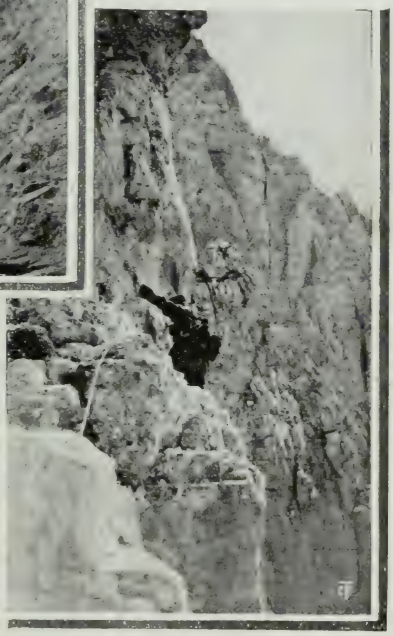
3

1. - Discesa a corda doppia - L'arrampicatore, giunto in basso, tira un capo della corda e la ricupera, mentre l'anello, fissato in alto, rimane in posto.

(*Fot. De Carli*).

2. — Sulle rocce della Cresta Segantini.

(*Fot. Conte R. Parravicini*).



4

3. — Nelle traversate il «rocciatore» deve aver cura di far passare la corda, con la quale è legato al compagno, sopra le estremità della roccia, in modo d'esserne trattenuto in caso di caduta.

(*Fot. Conte R. Parravicini*).

4. — «Arrocciandosi»

Fot. A. Calegari).

Carlo Porta méta futura della folla di turisti che vorranno ammirare da vicino la popolare Grignetta. E' per comodo di questi turisti che si è anche progettato di allacciare il Piano dei Resinelli a Lecco col mezzo di una funicolare. Costrutta questa e attivata la ferrovia elettrica che si sta impiantando da Milano a Lecco, si potrà in due ore dalla capitale lombarda portarsi senza fatica a 1300 metri sul livello del mare, in un centro importantissimo di turismo alpino, adatto anche per il culto e lo sviluppo degli *sports* invernali.

Intanto mentre i progetti stanno maturando, converrà proseguire a piedi la nostra gita, seguendo altri segnavie che per Laorca e per Ballabio ci condurranno con tutto comodo a Lecco in tempo perchè il treno ci riconduca nella serata a Milano.

* * *

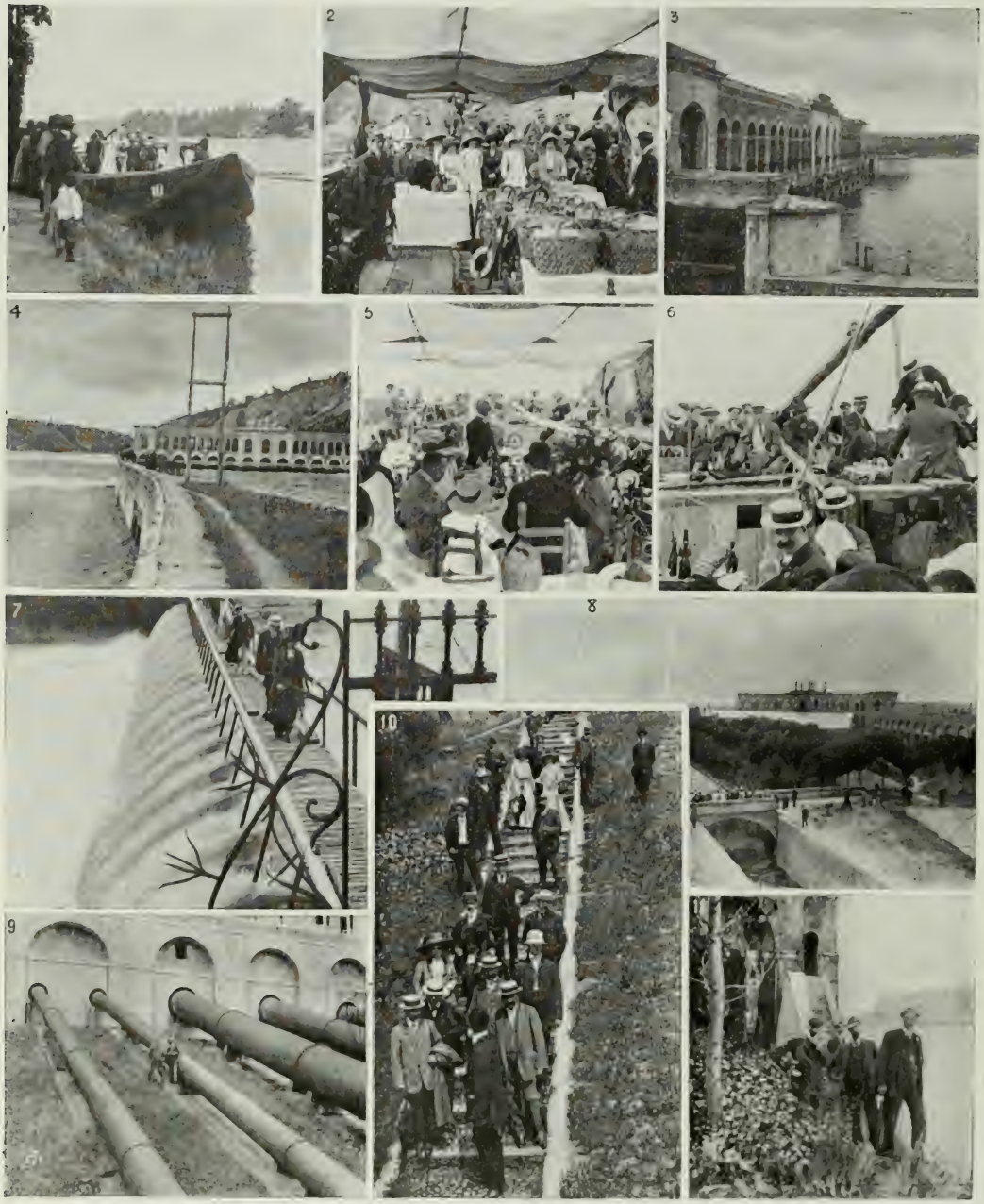
Il percorso del sentiero Cecilia ci permette di osservare e di studiare le formazioni caratteristiche della montagna dolomitica, che pur trova la sua più elegante espressione nelle vette turrite del Trentino. Il quale oggi viene visitato da una folla di turisti ammiranti gli ardimenti impensati di quelle cuspidi più che altrove imponenti, e sulle quali lo svariar continuo del verde dei pascoli e delle selve coi bagliori rossi del tramonto sulle rocce e coi bianchi riflessi dell'alba, pare dipinga un'ondeggiar di desiderî e uno sventolar di speranze.

Dott. GAETANO SCOTTI.

Orario: Abbadia (m. 209) — Capanna Rosalba metri 1750, ore 5 — Rosalba-Grigna Meridionale m. 2174, ore 3 — Grigna-Piano Resinelli m. 1300, ore 1,15 — Resinelli-Lecco m. 312, ore 2.

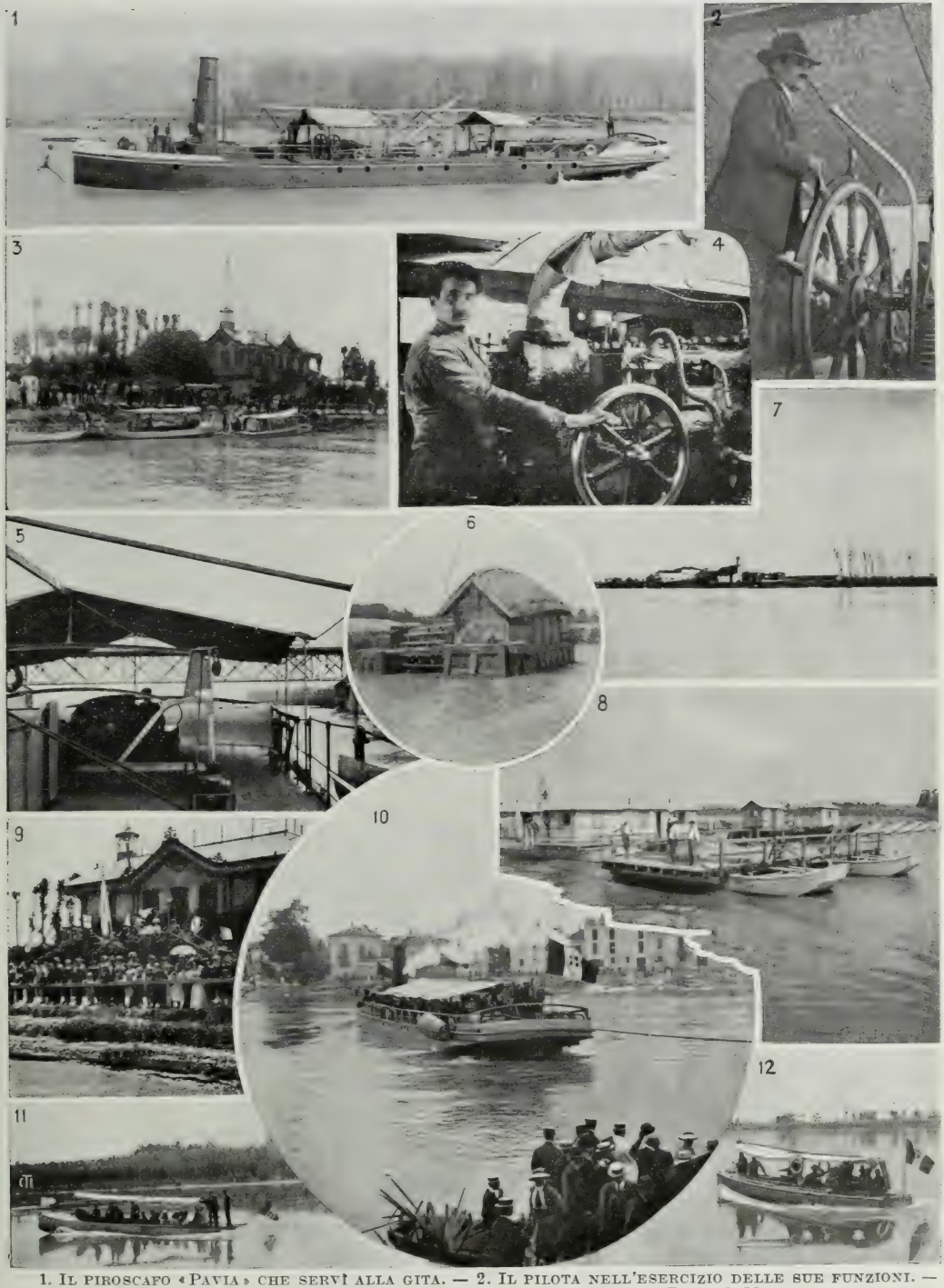
I Soci che ricevono pubblicazioni difettose per errata impaginazione, per mancanza di pagine, ecc., sono pregati di ritornarle senz'altro, lasciando o riportando sulla tascia il listello del proprio indirizzo, annullato, ma in modo che sia tuttavia leggibile, e con una cartolina accompagnatoria colla quale si chiederà la sostituzione accennando ai motivi.

Escursione dei Soci della "Propaganda Nautica" sul Ticino



1. Imbarco a Sesto Calende. — 2. A bordo: gruppo di signore. — 3. L'edificio di presa del Canale Villoresi. — 4. L'imbocco del Canale Villoresi. — 5. In poppa al barcone: i cestelli. — 6. A bordo: il discorso del presidente ing. cav. Pestalozza. — 7. Lo sfioratore del Canale Villoresi. — 9. Vizzola: tubi di carico. — 8 e 10. Vizzola. — 11. Il vice-presidente cav. uff. Enrico Torrani ed il segretario Giulio Clerici. (*Fotografie dei signori Valchera e Penati*).

L' «Associazione Milanese per la Propaganda Nautica» (già «Club Nautico Milanese»), promossa dall' industriale signor Andrea Fasoli e presieduta dall' ing. cav. Massimo Pestalozza, appartenente al «Comitato Milanese di Navigazione Interna», ha per unico scopo quello di rendere popolare l' idea della navigazione interna nei rapporti agli interessi di Milano e della Lombardia. Arma di propaganda fra il gran pubblico in questo senso sono certo le gite sulle vie d'acqua e riuscitissima, perchè varia, istruttiva e piacevole, fu l' escursione organizzata ultimamente dalla «Propaganda Nautica» lungo il Ticino, da Sesto Calende a Turbigo. I gitanti, che avevano preso posto in un gran barcone da sabbia, previamente equipaggiato ed addobbato, erano quasi un centinaio fra cui molte signore e signorine.



1. Il piroscafo «Pavia» che servì alla gita. — 2. Il pilota nell'esercizio delle sue funzioni. — 3. Lo sbarco a Piacenza. — 4. Il macchinario del «Pavia». — 5. Lungo il Po. — 6. Mulini galleggianti. — 7. La foce del Ticino a Parpanese. — 8. Il ponte natante della Becca sul Po. — 9. Sede della «Nino Bixio» di Piacenza. — 10. Il piroscafo parte da Pavia. — 11. Il motoscafo della Stampa Piacentina. — 12. Il «Taro» del Corpo del Genio Civile. *(Fot. Battaini ed Ing. Pirinoli).*

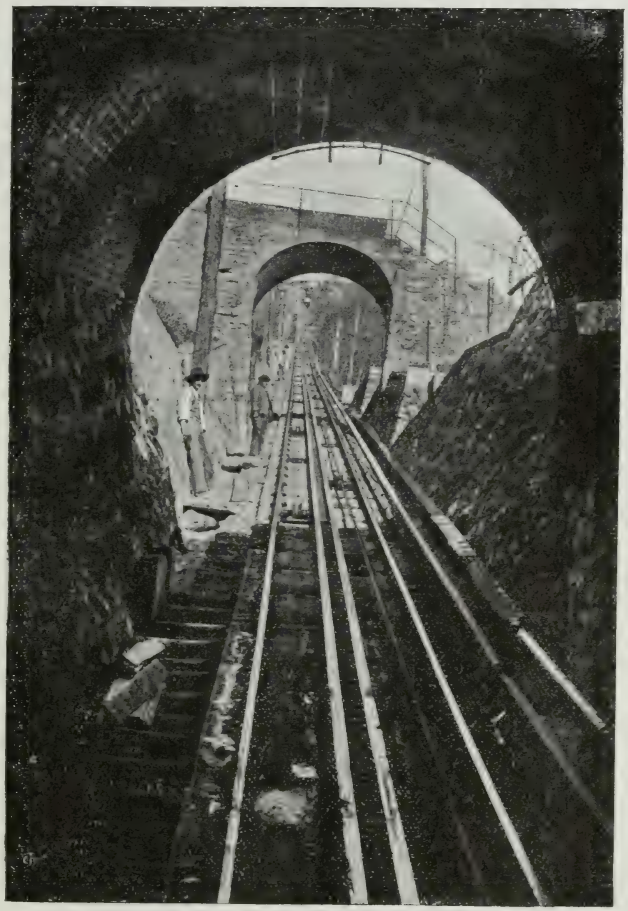
La Sez. di Milano della «Lega Navale Italiana» che pur si occupa della Navigazione Interna e di tutti i problemi alla stessa inerenti, compì felicemente il giorno 29 giugno u. s. una gita sul Ticino e sul Po, da Pavia a Piacenza per mezzo di un piroscafo noleggiato appositamente dalla S. Nav. Int.

1. Il dirigibile Svizzero «Lucerna». — 2. Daniele Kinet, l'aviatore rimasto vittima d'una caduta a Gand. — 3. Aubrun con a bordo il colonnello Bouttiaux. — 4. Ebbsloh, l'infelice pilota del dirigibile tedesco omonimo, morto nella recente catastrofe di questo. — 5. La Baronessa de la Roche, caduta dal Voisin a Reims. — 6. L'aviatore Martinet, ferito in seguito ad una caduta d'aeroplano. — 7. Lo svedese Swendsen che ha attraversato lo Stretto di Sund (km. 28, minuti 31). — 8. L'aviatore Wachter che trovò la morte in una terribile caduta a Reims. — 9. Il biplano Savary. — 10. Il monoplano Nieuport al Circuito di Reims. — 11. «Neustadt» (Vienna): veduta generale del Campo di volo. — 12. L'aviatore Rolls, morto tragicamente a Bournemouth. — 13. Nuovo biplano Odies-Wendome montato da Rouger.

Ferrovie funicolari

Si tratta dell'applicazione del più modesto principio di meccanica: la fune che tira. E' perciò che le ferrovie funicolari precedettero quelle ordinarie. Se, restando al concetto letterale della parola « ferrovia », si ammette che questa sorse fin da quando si cominciarono ad adoperare le rotaie, il che avvenne assai prima dell'invenzione della locomotiva, dalla quale la strada ferrata prende il suo definitivo carattere, possiamo annoverare fra le ferrovie a corda quegli ingegni atti a far scorrere un veicolo su due guide, traendolo con un canapo avvolto ad un argano. Bonajuto Lorini nella sua opera *Delle Fortificationi* pubblicata a Venezia nel 1579, accenna ad una funicolare pel trasporto di terra nella costruzione di opere strategiche: i carrelli carichi venivano fatti salire sull' argine, lungo guide di legno molto inclinate a mezzo di un verricello, vuotati, e quindi fatti nuovamente discendere lungo le guide.

E volendo risalire ad origini più remote, si può osservare che per applicare il principio della funicolare non sempre occorrono una strada e delle rotaie. Basta tendere fra due punti fissi una fune e far correre lungo queste il veicolo (ridotto talvolta ad un semplice paniere) tirandolo con una seconda fune or dall'uno, or dall'altro estremo. Questo sistema primordiale, noto ai Cinesi ed agli Indiani sin da qualche migliaio d'anni, e che nel Medio Evo servì al trasporto delle lettere e dei pacchi, è, nella sua essenza, quello stesso che ancor oggi si applica ai trasporti di montagna, dopo che è stato perfezionato al punto da farlo servire per straordinarie distanze. Si cita come la più lunga di queste funicolari aeree quella da Chilecito a La Mejicana, che attraversa le Ande per ben trentaquattro chilometri e supera un dislivello di 3400 metri, toccando l'altitudine di 4500 metri sul mare.



FUNICOLARE COMO-BRUNATE: LA LINEA ALLO SBOCCO A MONTE DELLA GALLERIA (VEDUTA DAL BASSO IN ALTO).

Ma, a parte questa speciale categoria di mezzi di comunicazione, le ferrovie funicolari propriamente dette, quelle cioè nelle quali alla locomotiva si sostituisce un organo traente mosso da una macchina fissa, lasciarono larga traccia nella storia del progresso ferroviario perchè furono durante parecchi anni considerate come mezzo più adatto all'esercizio delle strade ferrate a forte pendenza. Il che non avvenne in base ad un concetto erroneo perchè effettivamente le funicolari presentano due vantaggiosi requisiti: quello di evitare il trasporto del motore, il quale, se la pendenza è grande, spende la maggior parte della sua potenza a trascinare sè stesso, e l'altro di permettere una migliore utilizzazione della gravità, in quanto il convoglio che scende serve a tirare in su il convoglio che sale.

Ognun sa che per ottenere la propulsione naturale occorre uno sforzo aderente almeno uguale allo sforzo di trazione, e si sa pure che lo sforzo aderente è una frazione del peso motore, val a dire del peso gravante sulle ruote che ricevono l'impulso del moto del meccanismo di tiro.

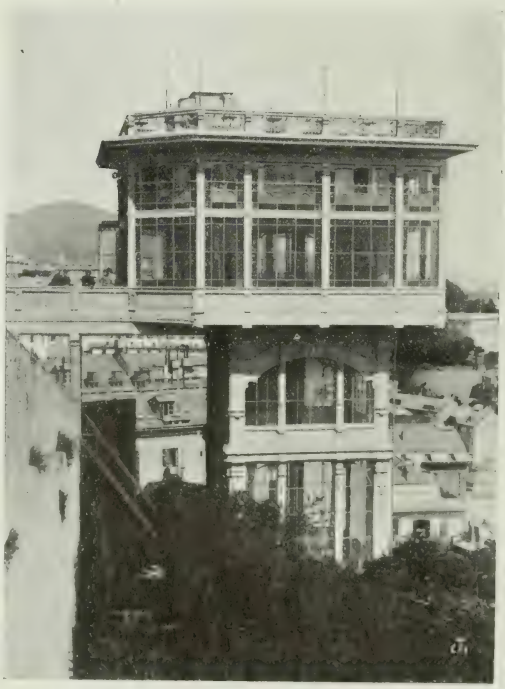
I ciclisti quando passano su vie sdrucciolevoli esercitano istintivamente una pressione sulla bicicletta per aumentare l'aderenza prodotta dal loro peso; e se si vogliono far camminare quei

GENOVA. - FUNICOLARE AL RIGHI.

piccoli automobili a molla da orologio che servono per giocattoli, occorre porre un peso sulle ruote che ricevono il movimento dalla molla.

E poichè a misura che cresce la pendenza della strada e quindi lo sforzo di trazione, deve crescere anche il peso aderente, oltrepassati certi limiti di ripidità della via, nè la locomotiva, nè l'automobile, nè gli animali, che sono anch'essi motori ad aderenza (nel tirare il cavallo compie due movimenti: protende il petto e preme contemporaneamente colle zampe la terra) possono essere utilizzati a scopo di trazione. Prima però che si raggiunga questo limite di impossibilità assoluta, s'incontra un altro limite, quello economico, che sconsiglia dall'impiegare i motori semoventi quand' essi non possono trascinare che un peso troppo piccolo rispetto al peso proprio.

Sulle antiche ferrovie, perciò, quando s'incontrava un tratto molto acclive si sostituiva alla locomotiva una macchina fissa e si applicava al treno la trazione funicolare: così si fece sulla ferrovia Liverpool-Manchester, così sulla Londra-Blackwall, linea costruita nel 1840 da Roberto Stephenson, e l'applicazione del sistema a fune fu pure proposta per le nostre linee dei Giovi.



L'ASCENSORE DI CASTELLETTO A GENOVA.

E certamente ancor oggi si ricorrerebbe a tale espediente se la locomotiva non fosse diventata più perfezionata e potente, e se, favorita dallo sviluppo del traffico, non si fosse verificato nelle stesse costruzioni ferroviarie una evoluzione intesa a sostituire le linee di forte acclivio con altre di minor pendenza e più lungo sviluppo, facendo largo impiego di gallerie e viadotti.

Un' altra estesa ed ormai storica applicazione della trazione funicolare si ebbe sulle tramvie urbane, specialmente in America. Chicago, San Francisco ed altre città minori, furono dotate di grandiose reti tramviarie mosse da un sistema di funi che correvano invisibili sotto le strade in appositi canaletti. Il moto delle funi era continuo e le vetture tramviarie non dovevano, per muoversi od arrestarsi, che far agire una specie di

tenaglia, la quale, penetrando attraverso una fessura superficiale nel canaletto, stringeva o abbandonava la fune. Questo sistema ebbe qualche applicazione anche in Europa ed era stato proposto per la città di Napoli. Ma appena si conobbero i vantaggi della trazione elettrica, insieme all'esercizio animale fu abbandonato anche quello funicolare che riusciva assai costoso e presentava non poche difficoltà.

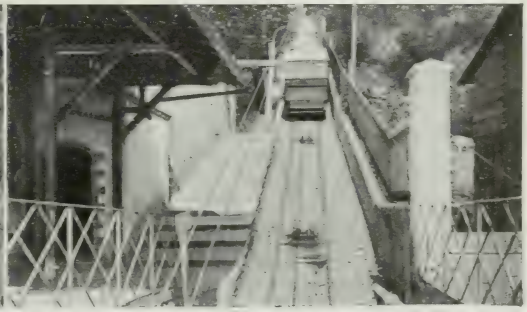
***

Dove la trazione funicolare ha finito per affermarsi e prender posto fra i moderni sistemi di locomozione, è nel campo delle ferrovie turistiche. E' riconosciuto che quando son da collegare con un mezzo rapido ed economico due punti posti fra loro a notevole differenza di livello, pur essendo vicini in senso orizzontale, e non vi sia, d'altra parte, un traffico molto grande da smaltire, conviene ricorrere alle funicolari. Queste servono benissimo al collegamento dei quartieri bassi colle alture delle città a dislivello, come le linee da Napoli al Vomero, da Genova al Castellaccio o Righi, da Bergamo Bassa a Bergamo Alta, da Palermo a Monreale; od a congiungere la stazione ferroviaria coll'abitato posto in alto, come a Lugano, ad Orvieto, ad Ortona. E nel genere turistico propriamente detto si vanno sempre più diffondendo le linee che menano ad un'altura donde si goda un bel panorama od un raro spettacolo naturale. Una delle più antiche linee di questo genere è la funicolare del Vesuvio che mena il viaggiatore attonito sin presso il cratere del monte sterminatore, inerpicandosi ardita sui suoi fianchi di basalto. E chi non conosce la linea che porta da Como all'altura di Brunate, dove spazia su uno sterminato orizzonte, quella che da S. Margherita sul lago di Lugano si spinge sul Belvedere di Lanzo, e quelle ancor più recentemente costruite che portano a S. Pellegrino Kulm o al Sacro Monte di Varese? Ho citato gl'impianti più vicini a Milano, senza la pretesa di voler fare un elenco di tutte le linee costruite nel nostro paese: non avrei dimenticato infatti le due di Torino che portano una a Superga, l'altra al Monte dei Cappuccini, quella di Genova che corre lungo il Palazzo Odero nella valletta di S. Anna, le linee di Biella e Mondovì, la funicolare che porta dai celebri Bagni di Montecatini a Montecatini alto, la poetica collina che piacque al cuore del Giusti.

Ma è la Svizzera che ha saputo meglio di

FUNICOLARE DI SCHATZALP

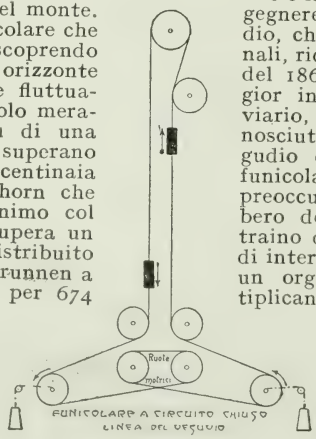
FUNICOLARE DI MONTECATINI.



GENOVA. - FUNICOLARE DEL RIGHI.

FUNICOLARE LUGANO-PARADISO.

qualunque altro paese sfruttare la trazione per fune, adattandola a tutte le accidentalità che rendono il suo suolo così vario e attraente. Ecco là un grande albergo piantato fra le nubi. Come vi si accede? Guardando attentamente vedete una striscia sottile che ne congiunge l'ingresso colla sottostante sponda del lago o col villagretto appollaiato ai piedi del monte. Quella bianca traccia è una funicolare che in pochi minuti vi porterà su, scoprendo intanto al nostro sguardo un orizzonte sempre più allargantesi in mille fluttuazioni di luce e di colore. Il piccolo meraviglioso paese conta oggidì più di una trentina di queste funicolari che superano dislivelli da poche diecine a più centinaia di metri. La linea dello Stanserhorn che serve a collegare l'albergo omonimo col sottostante abitato di Stans, supera un dislivello di ben 1398 metri, distribuito in tre sezioni. L'altra da Lauterbrunnen a Grütsch, in una sezione sola sale per 674 metri ed è perciò che a questa spetta il *record* del dislivello. Quanto alla pendenza si può dire che non vi sia limite; si raggiunge comunemente il 40 ed anche il 60 per cento, sicchè bisogna ricorrere a speciali ripieghi per ancorare le traverse e le rotaie alla sottostruttura della strada e impedire che scorrano in giù. Di solito le pendenze vanno crescendo dal basso in alto, il che permette di regolar meglio il movimento delle vetture, senza troppo discostarsi dall'andamento del terreno, le falde delle montagne presentandosi generalmente più ripide in cima che alla base.



Si devono pure ai costruttori svizzeri i grandi perfezionamenti apportati negli ultimi anni a questo genere di ferrovie. Le prime linee furono dissimili una dall'altra, ed ogni progettista vi lasciò la propria impronta. Fu anzi un ingegnere italiano, il torinese Tommaso Agudio, che ideò uno dei sistemi più originali, riconosciuto all'Esposizione mondiale del 1867 a Parigi come l'oggetto di maggior interesse presentato nel ramo ferroviario, ma poi abbandonato perchè riconosciuto in pratica troppo complicato. L'Agudio che voleva applicare la trazione funicolare alle linee di grande traffico, si preoccupò delle forti dimensioni che avrebbero dovuto avere le corde destinate al traino di pesanti convogli e pensò quindi di interporre fra il treno e la motrice fissa un organo che riducesse lo sforzo moltiplicando la velocità, creando così il suo *locomotore*, il quale altro non è che una speciale forma di taglia, la macchina semplicissima adoperata nei cantieri per sollevare grandi pesi anche collo sforzo di un solo uomo. Del sistema Agudio non resta che un'applicazione sola nella linea da Sassi a Superga. Altri ingegneri ricorsero a sistemi diversi di dentiere e di speciali binari, ed a studiate forme di vetture; ma il progresso ha portato verso la semplicità, che nelle applicazioni meccaniche suggerisce i partiti migliori. Un impianto moderno di funicolare assomiglia alla fune che

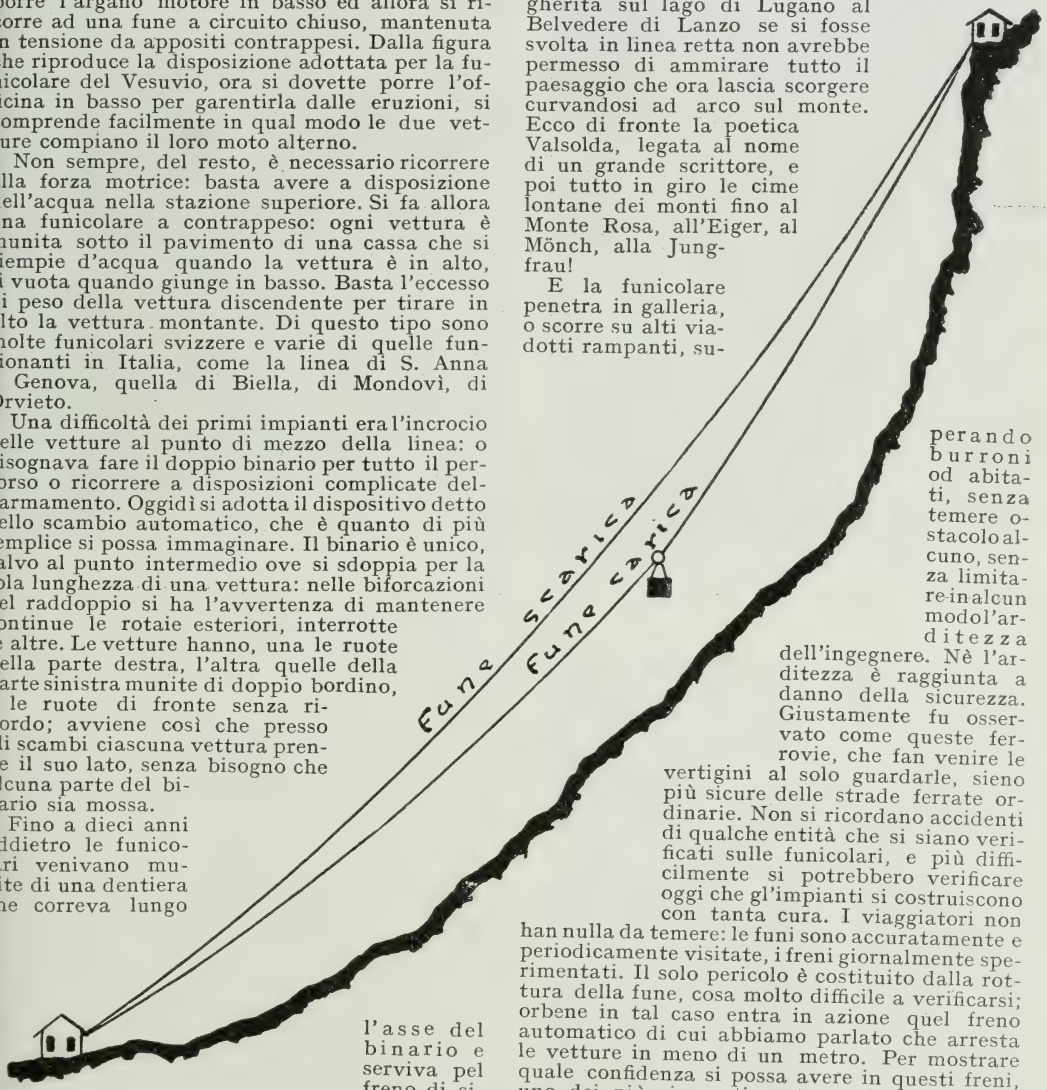
porta i due secchi nel pozzo, sicchè mentre uno sale l'altro discende. Al posto della carrucola ponete un grande argano mosso da un motore elettrico o a vapore, al posto dei secchi le due vetture solidamente collegate alla fune metallica avvolta sull'argano, il quale gira per una corsa in un senso per la successiva in un altro, per modo che le vetture si alternino nello scendere o nel salire. Talvolta speciali esigenze obbligano a porre l'argano motore in basso ed allora si ricorre ad una fune a circuito chiuso, mantenuta in tensione da appositi contrappesi. Dalla figura che riproduce la disposizione adottata per la funicolare del Vesuvio, ora si dovette porre l'officina in basso per garentirla dalle eruzioni, si comprende facilmente in qual modo le due vetture compiano il loro moto alterno.

Non sempre, del resto, è necessario ricorrere alla forza motrice: basta avere a disposizione dell'acqua nella stazione superiore. Si fa allora una funicolare a contrappeso: ogni vettura è munita sotto il pavimento di una cassa che si riempie d'acqua quando la vettura è in alto, si vuota quando giunge in basso. Basta l'eccesso di peso della vettura discendente per tirare in alto la vettura montante. Di questo tipo sono molte funicolari svizzere e varie di quelle funzionanti in Italia, come la linea di S. Anna a Genova, quella di Biella, di Mondovì, di Orvieto.

Una difficoltà dei primi impianti era l'incrocio delle vetture al punto di mezzo della linea: o bisognava fare il doppio binario per tutto il percorso o ricorrere a disposizioni complicate dell'armamento. Oggidì si adotta il dispositivo detto dello scambio automatico, che è quanto di più semplice si possa immaginare. Il binario è unico, salvo al punto intermedio ove si sdoppia per la sola lunghezza di una vettura: nelle biforcazioni del raddoppio si ha l'avvertenza di mantenere continue le rotaie esteriori, interrotte le altre. Le vetture hanno, una le ruote della parte destra, l'altra quelle della parte sinistra munite di doppio bordino, e le ruote di fronte senza ribordo; avviene così che presso gli scambi ciascuna vettura prende il suo lato, senza bisogno che alcuna parte del binario sia mossa.

Fino a dieci anni addietro le funicolari venivano munite di una dentiera che correva lungo l'asse del binario e serviva pel freno di sicurezza destinato ad arrestare la vettura nel caso di rottura della fune. La vettura portava una ruota dentata che in corsa normale si svolgeva lungo la dentiera; entrando in azione il freno la ruota dentata era immobilizzata e rendeva così il veicolo solidale colla strada, arrestandolo in breve percorso. Oggidì si fanno servire alla frenatura le stesse ruotaie cui si dà forma speciale perchè possano essere abbrancate da grasse tenaglie che, presentandosi il caso, si stringono automaticamente contro il fungo. La semplificazione del meccanismo delle funicolari ha enormemente contribuito alla loro diffusione, riducendo le spese d'impianto e quelle di esercizio, rendendole adattabili a qualsiasi forma di terreno. Una funicolare a circuito aperto non è necessario che sia in linea retta, essa si presta a qualsiasi curvatura del tracciato. La funicolare che va da S. Margherita sul lago di Lugano al Belvedere di Lanzo se si fosse svolta in linea retta non avrebbe permesso di ammirare tutto il paesaggio che ora lascia scorgere curvandosi ad arco sul monte. Ecco di fronte la poetica Valsolda, legata al nome di un grande scrittore, e poi tutto in giro le cime lontane dei monti fino al Monte Rosa, all'Eiger, al Mönch, alla Jungfrau!

E la funicolare penetra in galleria, o scorre su alti viadotti rampanti, superando burroni od abitati, senza temere ostacolo alcuno, senza limitare in alcun modo l'arditezza dell'ingegnere. Nè l'arditezza è raggiunta a danno della sicurezza. Giustamente fu osservato come queste ferrovie, che fan venire le vertigini al solo guardarle, sieno più sicure delle strade ferrate ordinarie. Non si ricordano accidenti di qualche entità che si siano verificati sulle funicolari, e più difficilmente si potrebbero verificare oggi che gl'impianti si costruiscono con tanta cura. I viaggiatori non han nulla da temere: le funi sono accuratamente e periodicamente visitate, i freni giornalmente sperimentati. Il solo pericolo è costituito dalla rottura della fune, cosa molto difficile a verificarsi; orbene in tal caso entra in azione quel freno automatico di cui abbiamo parlato che arresta le vetture in meno di un metro. Per mostrare quale confidenza si possa avere in questi freni, uno dei più rinomati costruttori svizzeri non esitò a offrire una prova che per essere rischiosa non poteva riuscire più convincente: fece sganciare la vettura dalla fune e discese da solo lungo l'erta, affidando così la sua vita alla efficacia del freno.

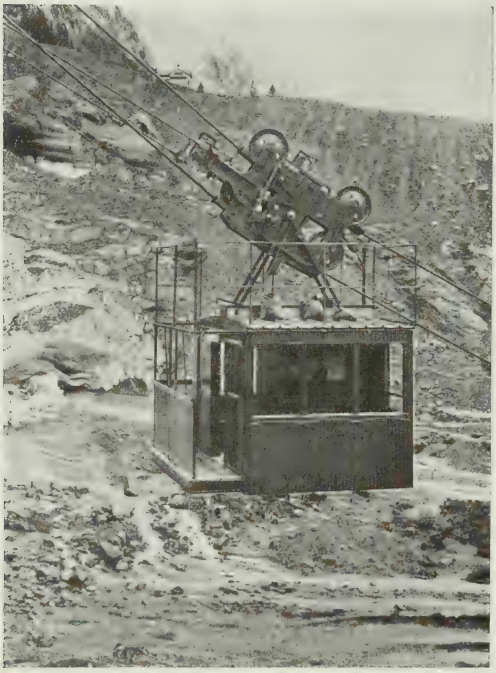


Ascensore del Wetterhorn.

***

Il villaggio di Grindelwald, nell'Oberland bernese, posto sulla ferrovia che viene da Interlaken seguendo la valle della Lutschine, è uno dei centri di escursioni più conosciuto. Da esso si può salire alla Jungfrau servendosi della ferrovia

a dentiera che porta alla piccola Scheidegg e poi di quella della Jungfrau propriamente detta, e discendere dall'altro versante a Lanterbrunnen.



FUNICOLARE AEREA DEL WETTERHORN: LA CABINA.

FUNICOLARE AEREA DEL WETTERHORN: STAZIONE SUPERIORE.

Si può fare altresì l'ascensione dei ghiacciai di Grindelwald, dai quali nasce la Lutschine nera, e quella delle montagne che racchiudono la vallata dal lato sud, specialmente del Wetterhorn (3703 metri sul mare e 2666 metri su Grindelwald) le cui tre cime dànno al paesaggio così caratteristico aspetto.

Per facilitare appunto l'ascensione del Wetterhorn è stata pochi mesi addietro aperta all'esercizio una funicolare, che costituisce una delle applicazioni più tipiche e più ardite di simil genere d'impianti. Si trattava di superare un dislivello di 425 metri, vincendo una zona che è delle più aspre del monte, sulla quale non era possibile adagiare un binario. Ebbene, il binario fu abolito, o meglio sostituito da due coppie di funi metalliche tese fra le due stazioni estreme. Su ciascuna coppia di funi (le due funi di una coppia restano nel medesimo piano verticale) scorre un carrello al quale è collegata a snodo una vettura *sui generis*, simile ad una cabina di ascensore, entro cui prendono posto i viaggiatori. La fune di trazione è pur essa doppia; porta agli estremi i due carrelli e si avvolge, come nelle funicolari ordinarie, sull'argano motore posto nella stazione superiore.

L'ascesa in quella gabbia deve dar l'impressione di restar sospesi nel vuoto, come se si navigasse in dirigibile, e le belle fotografie che riproduciamo, favoriteci dalla Società che ha costruita la linea, la rinomata Fonderia di Berna, mostrano quale meraviglioso spettacolo si svolga agli occhi dell'aereo viaggiatore. Nè il piacere dell'ascensione può esser turbato da alcuna preoccupazione di pericolo. L'impianto è provvisto di mezzi che ne garantiscono in modo assoluto la sicurezza. Se le funi traenti — eventualità molto lontana — si spezzassero, entrerebbero automaticamente in azione dei freni così potenti da arrestar le cabine in meno di 25 centimetri di percorso! E allora non si avrebbe altro disturbo che attendere la cabina di salvataggio, tenuta sempre pronta nella stazione superiore per scendere a riprendere i viaggiatori rimasti sospesi.

Io non dirò le difficoltà che han dovuto esser superate per creare l'ardito impianto, trasportando macchine e funi e materiale per l'aspra falda, nè la cura infinita che ha dovuto esser spesa per collegare alla roccia le funi su cui scorrono le vetture. Aggiungerò soltanto che il tipo di funicolari inaugurato con questo impianto del Wetterhorn va prendendo voga, anche perchè, oltre a rendere eminentemente pittoresche le ascensioni ai monti, implica una limitata spesa di costruzione. Attualmente è in corso di lavoro una di queste funicolari sul Monte Bianco, e precisamente dalla località detta *Les Pelerins* presso Chamonix all'*Aguille du Midì*, la quale supererà nientemeno che il dislivello di 2700 metri.

L'impiego della trazione funicolare permette così di risolvere tutti i più disparati e difficili problemi di comunicazione: il trasporto di materiali a lunga distanza, il congiungimento rapido di due punti a forte dislivello con o senza strada. La fune si adatta, flessibile e resistente, a tutte le pendenze, a tutte le incurvature; scende, sale, s'inarca, si tende. E si ha la funicolare propriamente detta, l'ascensore del tipo Wetterhorn, o l'ascensore comune. Anche quest'ultimo si presta alla soluzione di problemi costruttori interessanti. Ricorderemo fra gli ascensori pubblici a grande altezza quello che mena da Fuorigrotta alla collina di Posillipo a Napoli, e l'altro di recente costruito a Genova per raggiungere l'altura di Castelletto. Quest'ul-

FUNICOLARE AEREA DEL WETTERHORN: INCONTRO DELLE CABINE.

FUNICOLARE AEREA DEL WETTERHORN: LA CABINA PROSSIMA ALL'ARRIVO.

timo ha dato luogo ad un originalissimo impianto, consistente in una galleria orizzontale che termina nella gran gabbia verticale, la quale parte resta nascosta, parte emerge, a mo' di torre, dal suolo, terminando in un terrazzo dal quale si scorge tutta la superba città e ai suoi piedi la mole falcata del Porto.

FILIPPO TAJANI.

La Coppa "Challenge" del Comitato Internazionale Olimpico al Touring Club Italiano.

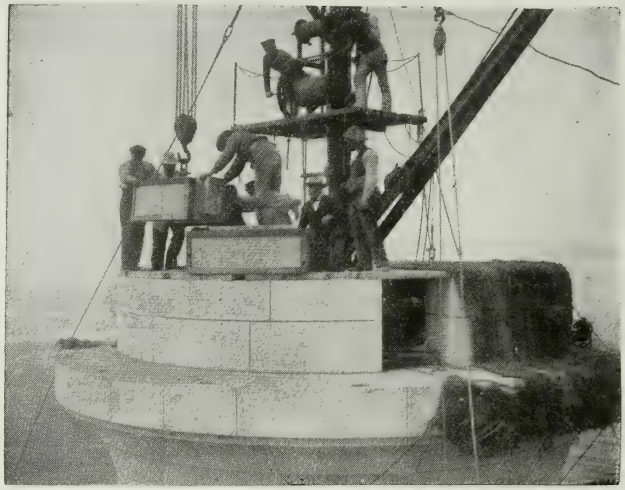
La Direzione generale del Touring ha avuto di questi giorni comunicazione dall'on. professore Attilio Brunialti e dal conte Eugenio Brunetta d'Usseaux che il Comitato Internazionale Olimpico nella sua riunione che ebbe luogo a Lussemburgo l'11 luglio, ha deliberato di conferire per il 1911 al Touring Club Italiano la Coppa *Challenge*, che venne istituita per onorare le più benemerite Associazioni sportive. Tale Coppa viene conservata durante un anno dall'Associazione o Federazione alla quale venne attribuita, ed ogni anno il Comitato Internazionale Olimpico nella sua riunione destina quale Società del mondo ne è più degna. Sopra di una placchetta d'argento viene volta per volta inciso il nome dell'Istituzione alla quale viene fatto tale onore. Essa non può essere attribuita più di una volta alla stessa Associazione.

La Coppa Olimpica, istituita nel 1906, venne fin ad oggi detenuta dal

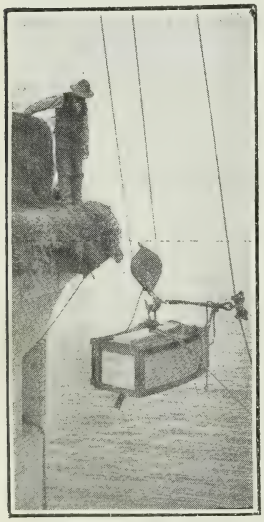
Touring Club de France . . nel 1907
Henley Royal Regatta . . . . » 1908
Fédération Gymnastique Allemande . . . . . » 1909
Sokols de Bohème . . . . . » 1910
Touring Club Italiano . . . . » 1911

Le due candidature in presenza per il 1911 erano l'Università di Oxford ed il Touring Club Italiano. I colleghi inglesi, desiderando rendere omaggio all'Italia, consigliarono di riversare tutti i voti sul Touring Club Italiano che venne designato all'unanimità dai rappresentanti di 17 nazioni.

I FARI



VEDUTA DEI LAVORI PER L'EREZIONE DEL FARO DI FASTNET.



LAVORI PER L'EREZIONE DEL FARO DI FASTNET.

Queste grandi torri, sentinelle avanzate della terra entro l'Oceano, di cui sfidano le terribili collere vendicatrici, noi le abbiamo viste chi più chi meno e ci siamo ad essi interessati sovente scorgendone da terra o dal mare l'occhio luminoso e vigilante sui pericoli umani. Ci siamo ad essi interessati pel fascino estetico di poesia che li circonda, per la vaga coscienza della missione che i fari sono chiamati ad adempiere, senza tuttavia conoscerne la vera fisonomia, il preciso funzionamento e la storia.

E' probabile che fin dai tempi più antichi si usasse accendere grandi fuochi sulle spiagge sia per segnalare ai naviganti l'insenatura d'un porto ospitale, sia anche — e non di rado — per avvertirli di tenersi lontani dal litorale irto di roccie ed insidioso di bassifondi.

Il primo faro di cui ha ricordo la storia dev'essere quello d'Alessandria d'Egitto fatto costruire da Tolomeo Filadelfo circa il 270 a. C. Esso riuscì una meraviglia del genere nonostante l'antichità dell'epoca.

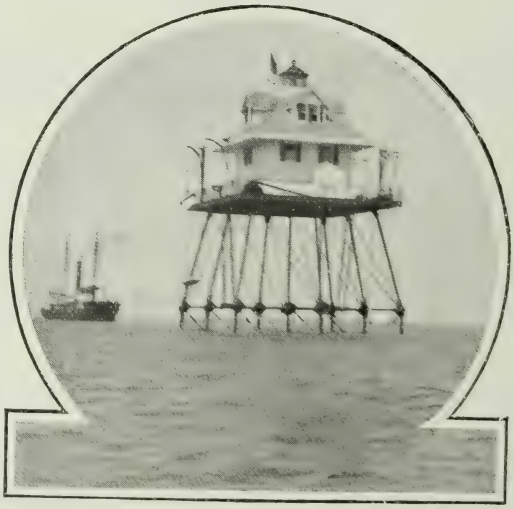
Era tutto in marmo bianco e raggiungeva la vertiginosa altezza di 140 metri. Si racconta che costasse ai costruttori ben 800 talenti, pari a lire 4 250 000 di nostra moneta.

Innanzi tutto è bene sfatare un pregiudizio divulgato da parecchi scrittori secondo cui i fari antichi dovevano essere visibili a 160 chilometri di distanza. L'esagerazione è evidente. Basta soltanto considerare che i fari moderni dotati di ben altre proprietà luminose non si distinguono oltre i 50 chilometri di distanza. E poi il principio stesso della convessità del nostro globo ai opporrebbe in gran parte ad una tale visibilità.

Nè fu il solo faro quello d'Alessandria nell'epoca romana. Anzi i romani stessi ne edificarono posteriormente dei più ragguardevoli; ma di essi non è nemmeno il caso di parlare, non rimanendone più alcuna traccia.

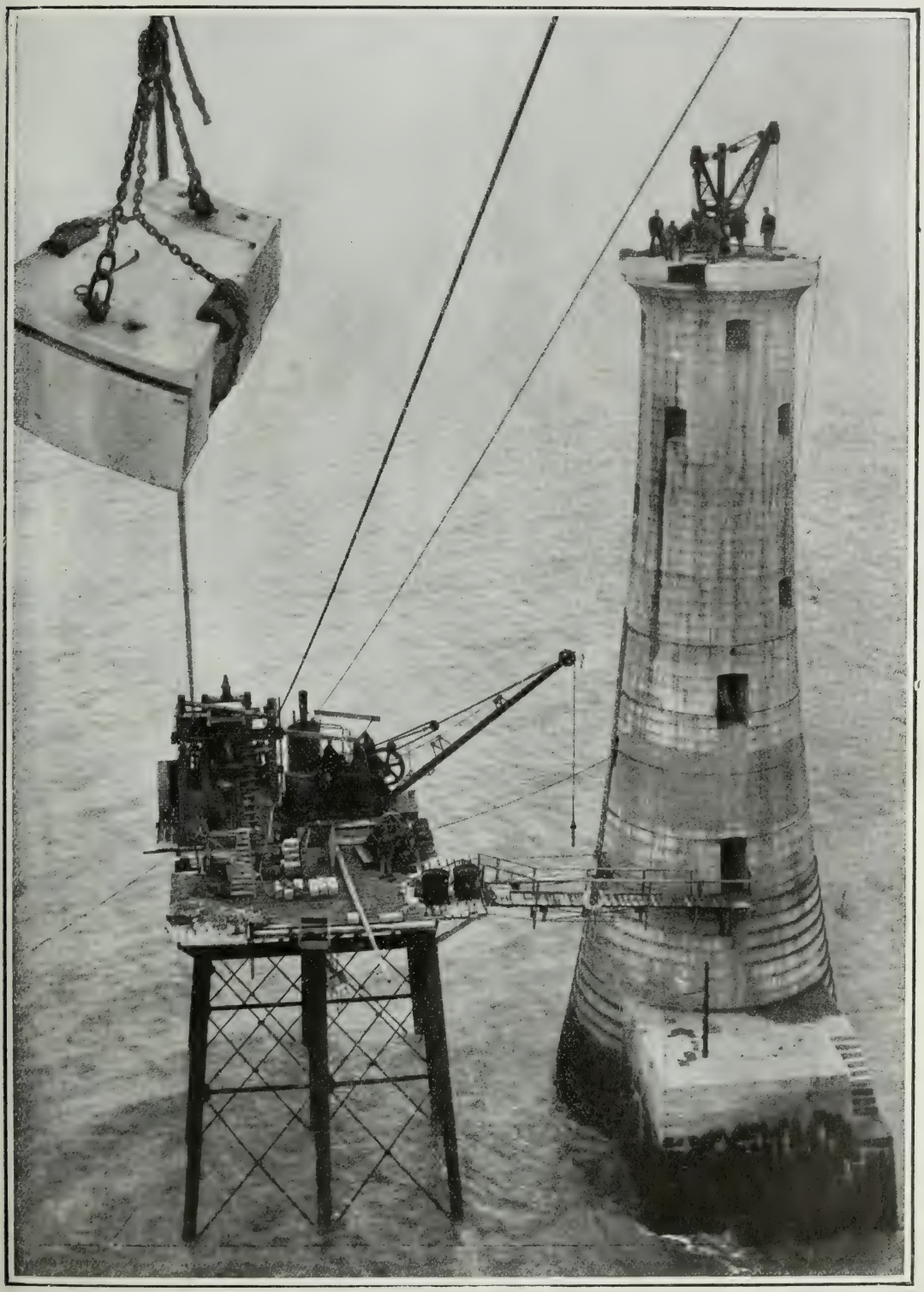
Il più vetusto che si conosca, dopo il faro di Alessandria d'Egitto è quello della torre a Cordovan situato sullo costa occidentale della Francia e fatto innalzare per merito di Luigi de la Foix nel 1584.

Dall'epoca latina a quest'anno possiamo dire che il medio evo segni una vasta lacuna tenebrosa e, come si vede, non soltanto metaforica.



FARO DI REBECCA SHOAL (FLORIDA) TIPO DI TORRE ELEVATA.

Diremo pure che questo ritorno alla umanitaria vigilanza del mare era ben lontana dal ripetere l'imponente grandiosità che caratterizzava i primissimi fari, non raggiungendo in origine che l'altezza di 30 m. In seguito il faro di Cordovan è stato



Faro di Beaches Head - La posa dell'ultima pietra.

ricostrutto ad altezza doppia, ed ora reca in cima una lanterna a colori cangianti la quale si fa scorgere per lunghissimo tratto dai viandanti dell'Oceano.

Pare che l'età di mezzo, invece d'eguagliare i fastigi della civiltà latina in fatto di fari, operasse, come in tante altre cose, una specie d'involuzione nell'arte e nei modi della costruzione, poichè fino al tempo di John Smeaton che inventò le torri di pietra o per meglio dire, ne ristabilì l'uso — i fari erano costruiti in legno.

Quanti sacrifici oscuri di milioni, di fatiche, di eroismi, di vite umane costarono poscia i fari che sorsero sulle rive dell'Atlantico e del Mare del Nord!

Dovendo sfidare, per la ragione stessa del loro essere, l'impeto immediato dei marosi, molti fari per i quali s'erano impiegati parecchi anni di lavoro, andarono demoliti in una sola notte di tempesta!

E non si contano poi le vittime umane — operai ed ingegneri — ingoiate dalla furia dei cavalloni mentre si stavano costruendo i fari che popolano le coste dei mari più agitati.

Durante i lavori di fondazione della torre elevata, a questo scopo, nel Bell Rock sul Capo Inch Reef in Scozia da R. Stevenson, soltanto due uomini potevano tenersi sulla roccia, spruzzati, flagellati incessantemente dalle onde.

Dei massi di oltre due tonnellate venivano spazzati via letteralmente dalla bufera nonostante gli incastri a coda di rondine e la malta di cemento.

Quante volte gli eroici lavoratori videro l'opera loro paziente e faticosa, andar distrutta repentinamente e si videro costretti a ricominciare. Quattro anni ci vollero ed un milione e mezzo di lire, per condurre a termine l'impresa.

Il faro di Skerrymore alto circa 45 metri (è il più elevato fra quelli delle coste inglesi) costò 2 150 000 lire e sei anni di lavoro.

Innanzitutto bisognò abbozzare un'ossatura di ferro sulla quale poi, col materiale di pietra, l'edificio avrebbe preso corpo. Questo fu fatto durante l'estate. Ma nel novembre un terribile uragano abbattè, svelse e spezzò ogni cosa.

Le privazioni, i pericoli, le notti insonni ed una tensione di nervi sovrumana sono le prove comuni a cui debbono sottostare i costruttori di un faro.

Enormi, straordinarie difficoltà si ebbero pure a superare fabbricando il faro di Bishop Rock. Basta, per aver un'idea della forza delle onde in burrasca, considerare che un'incudine di 75 chilogrammi posta entro un buco d'un metro di profondità, venne come un fuscello portata via da un'ondata.

Dopo tre anni di fatiche inenarrabili il faro era completo. Non mancava più che la lanterna; quando una mattina, dopo una tempesta che s'era scatenata sulla spiaggia la notte precedente, si vide che il faro era scomparso. Di esso non rimanevano altre vestigia che pochi pezzi delle colonne di ferro piantate nella roccia.

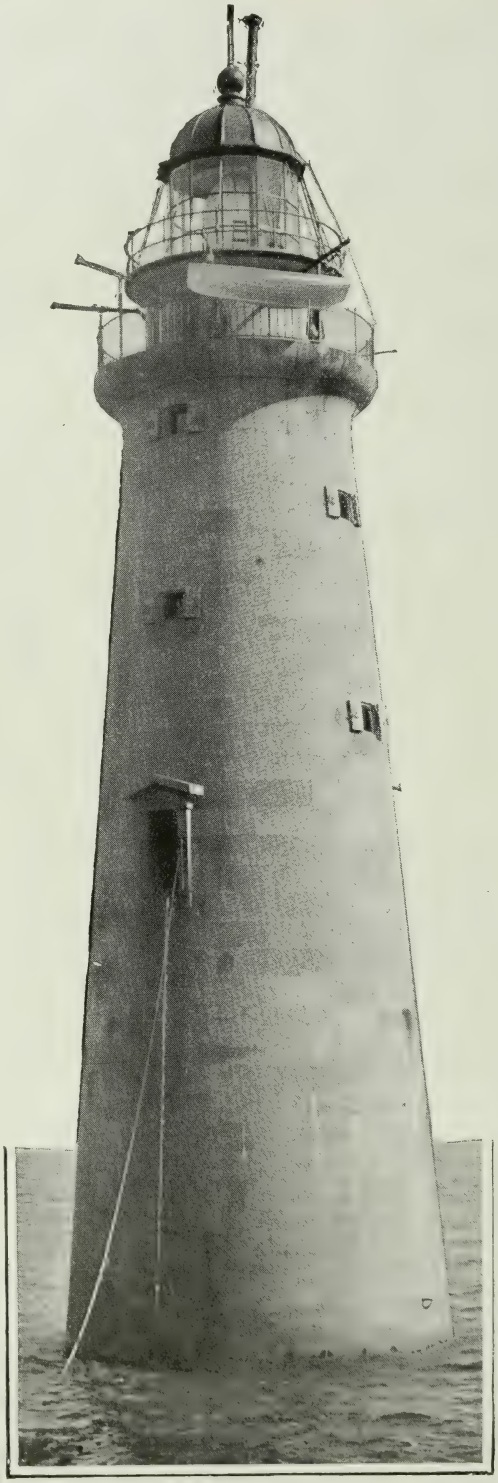
Per le opere di elevazione del faro di Minot's Ledge, l'assuntore cap. Alexander si riprometteva un notevole guadagno sulla cifra del preventivo fissata in un milione e mezzo. Invece si presentarono ostacoli quasi insormontabili. La roccia era asciutta solo per qualche ora al giorno e gli operai dovevano lavorare nell'acqua.

Essi venivano issati ogni volta a bordo della nave - officina mediante corde, quasi si fosse trattato di grossi pesci.

Si era riusciti ad innalzare una robustissima impalcatura in ferro sulla quale doveva poi aver base la torre. Ma vi diede di cozzo una grossa barca scaraventata dalla tempesta e la demolì completamente. Nel terzo anno si riuscì a mettere a posto quattro massi di fondazione e d'allora i lavori procedettero più spicci, sì che in cinque anni il faro fu compiuto.

Nulla di più drammatico e di più desolante della vita che sono costretti a condurre i guardiani dei fari. Senza calcolare l'eventualità non improbabile che la torre venga a cedere agli assalti formidabili del mare, essi trovansi non di rado bloccati dal mare entro il faro per lunghi giorni senza aver modo di mettersi in contatto col mondo e non di rado — come per esempio, nel faro di South Cape Station — devono difendersi armata mano dagli attacchi di indigeni predoni.

(THE CAPTAIN).



FARO DELLO SCOGLIO DI MINOT'S LEDGE, FUORI DEL PORTO DI BOSTON. FU COSTRUTTO IN CINQUE ANNI.

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

L'AERODROMO DI MILANO, SU CUI SI SVOLGERÀ IL CIRCUITO AEREO (25 SETTEMBRE-3 OTTOBRE).

GLI *hangars* IN COSTRUZIONE.

I FOSSATI DEL CAMPO SONO RICOPERTI DI ASSI E POI DI TERRA.

I LAVORI PER LE TRIBUNE.

Meeting automobilistico di Boulogne. - GIUPPONE SU VETTURETTA *Peugeot* GUADAGNA IL PREMIO CROUY, ARRIVANDO PRIMO NELLA CORSA IN SALITA DEI 500 M.

WILLY PÖGE, IL VINCITORE DELLA COPPA DELLO CZAR A PIETROBURGO, SU VETTURA *Mercedes*.

Meeting di Boulogne. - ARRIVO DI JENATZY SU *Pipe*, PRIMO DELLA CORSA IN SALITA PER VETTURE DA TURISMO.

IL NUOVO *hangar* PER DIRIGIBILI IN DESSAU.

NUOVO PALAZZO DELL'AMBASCIATA ITALIANA A PARIGI (FACCIATA PRINCIPALE).

MANOVRE DI DIRIGIBILI MILITARI FRANCESI, SUL TERRENO DI ISSY-LES-MOULINEAU.

EFFETTI DISASTROSI DEL NUBIFRAGIO NELL'ALTO MILANESE.

LA FORNACE DI SOLARO OVE PIÙ TERRIBILMENTE IMPERVERSÒ IL CICLONE (17 MORTI).

I DEPOSITI DELLA FERROVIA NORD A SARONNO.

SARONNO - LE ROVINE DELLA « MACHINE FABRIQUE ».

IL TURISMO NELLA LEGISLAZIONE E NELLA STATISTICA

Circolazione dei velocipedi.

Richiamiamo l'attenzione degli Agenti sulla seguente Circolare, perchè si ricordino che le contravvenzioni non vanno solo elevate a danno degli automobilisti, ma anche ai conduttori di altri veicoli quando non rispettano il regolamento di polizia stradale.

Direzione generale di Ponti e Strade
Ministero dei Lavori Pubblici
N° 2153 — Div. 5.

REGOLAMENTO DI POLIZIA STRADALE
CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI

Roma, addì 27 aprile 1910.

Ai signori Prefetti del Regno,

Con Regolamento 29 luglio 1909, N. 710, sono state, nello interesse della sicurezza del transito prescritte severe norme pei conducenti di automobili e motocicli; ed, in relazione ad esse, si rende necessaria la più attiva vigilanza da parte delle Autorità locali, anche nei riguardi dei conducenti di veicoli a trazione animale, allo scopo di evitare gli infortuni, a cui essi dànno causa con la inosservanza delle norme stabilite dal Titolo II del Regolamento 8 gennaio 1905, N. 24 sulla polizia stradale.

Interesso quindi la S. V. ad impartire opportune istruzioni agli agenti stradali e della forza pubblica, perchè esercitino a tale intento la più assidua e rigorosa sorveglianza.

In particolar modo non dovrà essere tollerato che i veicoli circolino di notte senza il prescritto lume acceso; che i conducenti manchino di tenere costantemente la propria destra, nè che, sia per la disposizione del carico, sia per il modo nel quale sono condotti o collocati lungo la strada, i veicoli stessi riescano d'impedimento o di pericolo alla circolazione.

Prego la V. S. Ill.ma di accusarmi ricevuta della presente, assicurandomi del suo efficace concorso per la piena ed esatta osservanza di quanto è in essa disposto.

p. il Ministro
DE SETA.

Regolamento giuridico degli aerostati in Francia.

Paulo Fauchille ha presentato all'Istituto internazionale di diritto di Parigi un progetto di convenzione sul regolamento giuridico degli aerostati, che contiene le seguenti disposizioni.

Nel primo capitolo si stabilisce che gli aerostati si distinguono in publici e privati e tanto gli uni che gli altri debbono avere una nazionalità; ed essere immatricolati nel paese nel quale risiede il proprietario. Dovranno portare sulla navicella una placca d'identità indicante il paese, il numero d'iscrizione e i nomi del proprietario e del costruttore. Quelli pubblici porteranno la bandiera nazionale.

Nel secondo capitolo si sancisce il principio che per circolare è necessario essere muniti di un permesso valevole per tutti gli Stati, ed i piloti dovranno possedere un certificato d'idoneità speciale a seconda che si tratti di palloni, di dirigibili o di aeroplani. Viene osservato il principio che la navigazione aerea è libera, tuttavia gli Stati possono porre delle restrizioni ed interdire la circolazione sopra le opere fortificate avvertendone mediante cartelli. Gli aerostati militari non potranno passare i confini dello Stato e quelli privati non potranno portare con sè degli esplosivi o delle merci soggette a dogana. Gli atti compiuti nell'aerostato cadono sotto la giurisdizione dello Stato a cui l'aerostato appartiene, ma se si recano danni nello Stato in cui si circola saranno giudicati da questo. In caso di collisione di due aerostati si seguirà il principio vigente per la marina libera.

Nel capitolo terzo lo schema di convenzione parla della partenza e dell'atterramento degli aerostati. Alla partenza se trasportano merci dovranno denunziarle alle autorità doganali, diversamente nessun avviso hanno l'obbligo di dare; per prendere terra dovranno fare un segnale speciale e scendere in determinati punti dato che trasportino delle merci o vengono da paesi infetti da malattie. Appena a terra dovranno avvertire l'autorità più vicina e se si tratta di una esportazione temporanea godranno dei benefici delle automobili. Nel caso di infortunio le autorità dovranno soccorrere l'aerostato e se qualcuno trova una macchina aerea abbandonata dovrà entro 24 ore denunziarla alla autorità più vicina, se è identificata sarà restituita al proprietario che rimborserà al salvatore le spese ed un premio del cinque per cento del valore della cosa smarrita, diversamente resterà presso l'autorità.

Sono questi i primi tentativi del diritto internazionale dell'aeronautica al quale si dovrà per forza arrivarci sebbene la Conferenza dei Governi tenutasi a Parigi nel giugno scorso, non sia venuta a decisive conclusioni.

Il Parlamento italiano vota dieci milioni per i dirigibili ed aeroplani.

Il Ministro della Guerra ha fatto approvare un disegno di legge col quale vengono stanziati in bilancio, oltre i quindici votati, altri dieci milioni per la costruzione di dirigibili, aeroplani ed edifici destinati al ricovero ed alla conservazione di questi istrumenti di guerra. L'Italia, prima fra tutte le Nazioni per le invenzioni dovute al genio dei suoi figli, non sarà così nemmeno l'ultima nell'applicare le invenzioni stesse e nell'utilizzarle per la propria difesa. Il progetto venne approvato fra gli applausi, e se qualche critica venne elevata dagli onorevoli Ciccotti e Turati, fu per la spesa troppo rilevante; l'on. Chiesa invece propose di indire un concorso nazionale per chiamarvi tutto quello che è genio ed esperienza dei nostri aviatori ed ebbe degli affidamenti che però non parvero sufficienti poichè la somma pare debba essere solo devoluta alla costruzione di dirigibili e di *hangars* militari.

Con dieci milioni si possono costruire un paio di dozzine di dirigibili, una vera flottiglia aerea, quale finora nessun Stato possiede.

Comitato Talassografico Italiano.

Il Ministro della Marina ha fatto approvare dal Parlamento un disegno di legge per la istituzione di un Regio Comitato talassografico, il quale avrà per iscopo lo studio fisico-chimico e biologico dei mari italiani in rapporto alla industria della navigazione e della pesca e per l'esplorazione dell'alta atmosfera nei riguardi della navigazione aerea.

Il Comitato avrà sede presso l'Istituto idrografico della Regia Marina in Genova, ed il Ministero della Marina provvederà ai mezzi di trasporto per le crociere e campagne oceanografiche. Questo Comitato non è nuovo, ma è la trasformazione di quello già esistente presso la Società italiana per il progresso delle scienze al quale venne aggiunto l'incarico dell'esplorazione dell'alta atmosfera specialmente nei riguardi della navigazione aerea.

La presente Rivista è stampata con carta patinata della Ditta A. Binda e C. - Milano.

Informazioni

Aeronautica

— *Un servizio di dirigibili Parigi-Londra.* — Parecchi giornali d'oltre Manica annunciano, come cosa fondata, che una mecenate inglese, Lady Abdy, ha sottoscritto 1 250 000 lire per l'organizzazione d'una Società aeronautica britannica che stabilisca un servizio diretto di trasporti aerei di passeggeri fra Londra e Parigi, con apparecchi interamente costrutti in Inghilterra.

— *La catastrofe dell'« Erbsloh ».* — L'*Erbsloh*, il dirigibile della Società di Navigazione Aerea Renana è stato testè annientato da una caduta terribile che ha causato la morte del pilota e dei quattro passeggeri ch'erano a bordo.

L'*Erbsloh* aveva una cubatura di 2900 metri cubi — ed era alle sue prime escursioni — avendo compiuto alla vigilia del giorno fatale due sortite, l'una di trenta, l'altra di quarantacinque minuti, durante le quali aveva subìte leggeri avarie. Presumibilmente queste erano state riparate troppo in fretta ed il pallone, lusingato dal bel tempo a compiere una nuova ascensione, esplose e cadde con una rapidità vertiginosa, massacrando i suoi passeggeri.

Archeologia — Arte

— *Un caffè di fama europea,* nel mondo degli artisti, è quello detto *del Greco,* situato in via Condotti a Roma ma aperto in origine sul Corso da un levantino, certo Nicolò di Maddalena, un secolo e mezzo fa. La ricorrenza è stata festeggiata dai giornali e dagli artisti che tennero liete adunanze nelle storiche sale decorate da bassorilievi, da statue, da affreschi e stucchi di singolare valore.

— *La Spagna* ha restituito all'Italia i due busti del Bernini che l'ambasciatore spagnuolo aveva levato dalla chiesa di Monferrato in Roma per mandarli a Madrid nel Museo Reale. Il Governo italiano, appena venuto a conoscenza del fatto, sollecitò amichevolmente il ministro degli affari esteri di Re Alfonso affinchè ordinasse la restituzione delle due insigni opere d'arte al loro luogo di origine. La delicata questione fu risolta nel modo migliore e i due busti torneranno quanto prima ad arricchire la splendida raccolta di monumenti che la Spagna ha, con tanta cura, adunata nel Chiostro del suo Ospedale in via Giulia, annesso alla chiesa che fu anticamente degli Aragonesi ed ora è di tutta la nobile nazione spagnuola.

— *In San Giovanni di Firenze* il chiaro architetto Castellucci ha potuto ritrovare e riconoscere, sparsi quà e là pel tempio, gli avanzi dell'antico fonte battesimale, disfatto nel secolo decimosettimo quando sciaguratamente si deturpò quell'insigne monumento con un macchinoso altare di un gusto depravato e si volle guadagnar dello spazio, togliendo dal mezzo della chiesa il venerando monumento che il Divino Poeta ebbe sempre in cima a' suoi pensieri. E' da augurarsi che il bel San Giovanni venga al più presto riordinato come le supreme regioni della storia e dell'arte esigono.

— *Una reliquia dell'antica civiltà romana* di oltre Manica è stata scoperta di recente scavandosi i fondamenti di un edificio per la County-Hall a Londra, vicino alla vecchia sponda del Tamigi. E' una barca romana in quercia, lunga 15 metri e larga 6. Da talune monete trovate in mezzo al terriccio che ne riempiva la chiglia, si può arguire che la barca risale ad un periodo compreso fra la fine del terzo e il principio del quarto secolo.

Il Consiglio della Contea di Londra deliberò unanimemente che si usi ogni diligenza nel ricupero del cospicuo monumento e nell'esplorazione del terreno circostante, riservandosi d'interrogare archeologi e chimici sul punto migliore da adottarsi per la conservazione di un cimelio così importante per la storia della grande metropoli inglese.

— *Il campanile di Pisa* commuove le fantasie ora più che mai, perchè si è asserito che esista qualche pericolo di una possibile rovina del famoso edificio. Il cielo e gli architetti valentissimi, di cui non ha penuria l'Amministrazione delle Belle Arti, disperdano il triste pronostico. Intanto è bene constatare ancora una volta che il campanile è pendente, non perchè i suoi autori — Bonanno e Guglielmo — volessero dar prova di virtuosità capricciosa e ardita, ma semplicemente perchè — come narra il Vasari — non avendo molta pratica delle speciali condizioni del terreno non seppero premunirsi contro l'instabilità e la poca resistenza dei fondamenti. Cominciato nel 1173, il campanile, come apparisce da un affresco, era già nel 1234 come oggi si vede, in quella caratteristica piazza dove, col Duomo, col Battistero, e col Camposanto, forma un quartetto di monumenti unico al mondo per eleganza, per ricchezza, per valore storico d'ogni minimo particolare. Ma il disastro del campanile di Venezia ci ammonisce a stare cogli occhi aperti e a provvedere con ogni urgenza: la bellissima mole pisana non deve sparire.

Automobilismo

— *Il Gran Premio d'America.* — L'A. C. d'America organizzerà il 15 ottobre p. v. il suo Gran Premio annuale, che verrà disputato in Motor Park Way.

Questa corsa è libera a tutte le vetture recanti a bordo due persone e munite di marcia indietro. Essa si svolgerà su un circuito di chm. 19 500 che i concorrenti dovranno coprire trenta volte, con un percorso totale di 585 chm. Le iscrizioni si chiuderanno il 17 agosto ed i diritti sono fissati in mille dollari.

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. - MILANO
VOLETE LA SALUTE??...
Brevetto
il FERRO-CHINA-BISLERI

GRATIS AI SOCI DEL T.C.I.
IL CATALOGO MODELLI 1910
CICLI
DEI
DEI
I PIÙ ESTETICI, PERFETTI
OFFICINE DEI MILANO VIA PASQUALE PAOLI 4

Servizi automobilistici.

— L'on. Tomaso Mosca e molti altri hanno chiesto d'interrogare il Ministro dei Lavori Pubblici e quello del Tesoro per sapere se intendano presentare un disegno di legge che provveda all'aumento del fondo dei sussidî per il servizio automobilistico, essendo già tutto impegnato per un novennio, in seguito a concessioni fatte, il fondo di un milione e mezzo stanziato precedentemente.

— Verrà attuato prossimamente il servizio automobilistico Bologna-Monghidoro-S. Piero a Sieve.

— Sono stati firmati i Regi Decreti per la concessione alla Provincia di Modena del servizio automobilistico tra Sassuolo e Montefiorino e tra Pievepelago e Fiumalbo; e per la concessione alla Società Anonima Fabbrica Italiana Automobili Torino del servizio Bologna-S. Piero a Sieve per il passo della Futa e del Giogo.

— Sono state ammesse le seguenti domande per l'attuazione dei servizî pubblici automobilistici:

a) del signor Galli Paolo per la linea Pracchia-Pievepelago (chm. 45,500);

b) della Deputazione Provinciale di Potenza per le linee Miglionico-Grottole, Grassano-Garaguso, Accettura-Stigliano con diramazione per S. Mauro Forte (chm. 91) e Montesano-Moliterno-Spinosa S. Quirico-Roccanova-Pantano di Senise (chm. 131).

c) del signor Pietro Guerrera per le linee di Messina-Retiro-Scala-Castanea delle Furie-Nassa San Giorgio (chm. 19), Messina-Santo-Bordonaro (chm. 4,500), Messina-Paradiso-Ganzirri (chm. 10).

— Sarà attivato prossimamente, in linea provvisoria, il servizio di automobili pubbliche Varese-Cantello-Stabio, che si spera potrà eventualmente arrivare dopo qualche tempo fino a Mendrisio, allacciando il varesotto alle Ferrovie Federali Svizzere.

— Il servizio pubblico automobilistico provvisorio, esercito dalla Società *Aemilia* di Bologna, e che diventerà probabilmente stabile, qualora il pubblico dimostri di apprezzarne i vantaggi, fa le fermate ordinarie a Puianello, Vezzano, Vecchia, Casina, Marola e Felina; e facoltative a Rivalta, Bettola, Migliara, Svolta, Feriolo e Croce.

Il prezzo della corsa sull'intera linea è di L. 5, con partenza da Reggio alle ore 16 per arrivare a Castelnuovo Monti alle 19; e da Castelnovo Monti alle 8 antimeridiane per arrivare a Reggio alle ore 11.

— Saranno inaugurate prossimamente le linee automobilistiche Baiano-Avellino-Frigento-Rocchetta-Candela; e Benevento-Stazione ferroviaria di Conza Andretta.

— E' stato iniziato un servizio di automobili: S. Remo-Taggia-Molini-Triora, il quale si svolge per ora non con orario fisso, ma a richiesta del pubblico.

Aviazione

— *I meetings d'aviazione del* 1910. — Ecco l'elenco delle riunioni aviatorie che si terranno ancora entro quest'anno:

6-13 agosto, Lanark, L. 200 000, internazionale.

6-21 agosto, Circuit de l'Est (*Le Matin*), L. 200 000 internazionale.

15-20 agosto, Blackpool, L. 50 000, nazionale.

24-27 agosto, Cardiff, L. 50 000, nazionale.

25 agosto-4 settembre, Le Havre-Trouville, lire 240 000, internazionale.

18-24 settembre. Traversata delle Alpi — Briga-Milano — L. 100 000, internazionale.

25 settembre-2 ottobre. Circuito aereo di Milano, L. 220 000, internazionale.

12 ottobre, Stati Uniti (Coppa Gordon Bennett), L. 200 000, internazionale.

4-18 dicembre, Marsiglia L. 50 000, nazionale.

— *La scuola italiana di volo a Pordenone.* — Sono già incominciati da qualche settimana i voli di istruzione del magnifico campo aviatorio di Pordenone, scelto per addestrarvi gli allievi della Scuola italiana d'aviazione.

Due *hangars* di 14 per 24 metri ciascuno, in muratura e ferro, sono già pronti a ricevere gli apparecchi; le costruzioni comportano inoltre un edificio ad uso studî ed un'officina di riparazioni. Il campo di volo ha una lunghezza di circa 1500 metri ed una larghezza di un chilometro; il suolo ne è perfettamente uguale e senza alcuna asperità di terreno, per cui si presta vantaggiosamente anche per gli esercizi preliminari di scuola. La natura del terreno è ottima in qualsiasi condizione atmosferica, ed è tale che ben difficilmente si potrebbe trovarne una eguale, non solo in Italia, ma puranco in Europa; e pe sone competenti che già ben conoscono le scuole f ncesi ed i loro campi, ebbero a riconoscere la su · riorità del campo di Pordenone.

— *I risultati finali della settimana di Reims.* — Premio della velocità: 20 chm., finale: 1. Morane in 12' 45'' $^{3}/_{5}$, 10 000 franchi; 2. Leblanc in 12' 55'' $^{4}/_{5}$, 3000 franchi; 3. Olieslagers in 13' 15'' $^{4}/_{5}$, 2000 franchi.

Premio dei cervi volanti: 1. tenente Basset in 42' 43'' a 210 metri, 7000 franchi; 2. capitano Madiot in 37' 37'' a 180 metri, 3000 franchi.

Premio della totalizzazione delle distanze: 1. Olieslagers (Blériot), chm. 1693, 15 000 franchi; 2. Wayman (Farman), chm. 1254, metri 750, 6000 franchi 3. Fischer (Farman), chm. 1160, metri 250, 4000 franchi; 4. Labouchère (Antoinette), chm. 1154, metri 250, 3000 franchi.

Altri 54 apparecchi sono stati classificati.

Premio degli ufficiali, di velocità, chm. 50: 1. Kammerman (Farman), in 46' 50''; 2. Fequant, in 47'50.''

Premio di altezza: 1. Latham, metri 1384, 10 000 franchi; 2. Chavez, metri 1150, 5000 franchi; 3. Morane, metri 1110; 4. De Baeder, metri 494; 5. Cattaneo, metri 410; 6. Tetard, metri 403.

Premio della totalizzazione delle altezze: 1. Latham, metri 8093, 3000 franchi; 2. De Baeder, metri 6460, 1500 franchi; 3. Morane, metri 4336, 500 franchi; 4. Chavez, metri 2217; 5. Cattaneo, metri 1162.

Premio delle signore: non è stato disputato, ma per decisione del Comitato è stato assegnato alla signora De la Roche.

Premio Michele Ephrussi: Viaggio Bazincourt e ritorno; chm. 22: 1. Leblanc (Blériot), 17' 14'' $^{1}/_{5}$ 10 000 franchi; 2. Wagner 20' 57'' $^{4}/_{5}$; 3. Nieuport 23' 22'' $^{1}/_{5}$; 4. Pischoff 24' 40'' $^{3}/_{5}$ 5. Lindpaintner 25' 51'' $^{1}/_{5}$; 6. Hanriot 26' 55''; 7. Aubrun 29' 34'' $^{2}/_{5}$.

Tutti i *records* mondiali sono stati battuti a Reims, ma la maggior parte di essi durante l'ultima giornata del *méeting*. Ecco la lista attuale dei *records:*

INDICATORE GENERALE DEI TELEFONI Il 1° Settembre uscirà il primo numero dell'Indicatore Generale dei Telefoni, pubblicazione quadrimestrale, che conterrà, oltre alle norme e tariffe per la corrispondenza telefonica interna ed internazionale, l'indice alfabetico delle località provviste di telefono, con l'indicazione per ciascuna del servizio, dei posti pubblici, orario, ecc. seguita dalla lista degli abbonati ivi risiedenti. Questa pubblicazione, che riunisce gli elenchi degli abbonati a tutte le reti urbane del Regno, ora sparsi in un gran numero di elenchi separati, costituirà una vera Guida completa telefonica, oltre che industriale e commerciale. — La disposizione della materia, ordinata alfabeticamente come nell'Annuario del Touring, ne forma un volume di facile consultazione, tanto più pratica, perchè, pubblicandosi in nuova edizione ogni quattro mesi, sopprime la necessità di ricorrere ai bollettini supplementari.

Ai soci del Touring, che certamente vorranno profittare di questa pubblicazione, diretta a facilitare l'uso del telefono, sempre più necessario, la Ditta Editrice accorda lo **sconto del 20 per cento**. Per avere l'INDICATORE al prezzo di **L. 2,40** per numero separato, invece di L. 3 — e l'abbonamento annuo a **L. 6** —, invece di L. 7,50, rivolgersi alla Casa Editrice **GIUS. MASGHENO' e C. - GENOVA - Via S. Lorenzo, 5,** citando il numero della tessera d'associazione.

Velocità: 6 chm. Morane, 2' 53'' 3/5; 10. Morane, 5' 42''; 20 Morane, 12' 45'' 1/5; 30. Olieslagers, 20' 49'' 1/5; 40. id., 27' 26''; 50. id., 34' 6'' 3/5; 60. id., 40' 56''; 70. id., 47' 45'' 1/5; 80 id., 54' 44'' 3/5; 90. id., 1 ora 1' 23'' 1/5; 100. id., 1. 8' 1''; 150. id., 1. 53. 28'' 3/5; 200. id., 2. 31' 40''; 250. id., 3. 8' 44'' 3/5; 300. id., 3. 47' 33'' 2/5.

Tempi: 1 ora, Olieslagers 87 chm.; 2 ore, idem 157 chm.; 3 ore, idem 237,750; 4 ore, id. 315,250; 5 ore, idem, 390,250.

— *Un nuovo premio di* 100 000 *lire per un* raid *aereo.* — Il barone di Forest ha istituito un premio di 100 000 lire per quell'aviatore — suddito inglese — che, partito dalle coste inglesi, sarà riuscito, con un aeroplano costruito in Inghilterra, entro il 31 dicembre dell'anno in corso, ad addentrarsi per un maggior numero di chilometri nel territorio inglese. La partenza dovrà aver luogo da un punto designato e non saranno permessi scali durante il percorso.

— 25 000 *dollari per la traversata New York-Chicago.* — Il *New York Times* ed il *Chicago Post* hanno creato un premio di 25 000 dollari per l'aviatore che primo riuscirà a compiere volando la traversata della distanza che separa Chicago da New-York.

— *Il* record *mondiale d'altezza battuto.* — Il 10 luglio u. s. Walter Brookins ha battuto ufficialmente tutti i *records* mondiali d'altezza durante il Concorso Aereo di Atlantic City a bordo di un biplano Wright.

Il volo durò un'ora e due minuti. L'aviatore si levò descrivendo dei cerchi di oltre un miglio di diametro. Egli raggiunse l'altezza controllata di 1902 metri. La discesa si effettuò in soli 7 minuti per mezzo di una serie di voli librati circolari.

— *Il nuovo premio del « Daily Mail ».* — Il *Daily Mail* offre un nuovo premio di 250 000 lire per un Concorso da disputarsi in Gran Brettagna. Tal premio verrà aggiudicato a chi saprà compiere un viaggio aereo in circuito chiuso di 1600 chilometri circa, con scali, al disopra dell' Inghilterra, Scozia e Paese di Galles. Caratteristica importante: il premio verrà disputato ad epoca fissa, vale a dire durante il corso d'una determinata settimana.

Il vincitore sarà colui, fra i concorrenti, che, partito da un punto situato presso Londra, avrà coperto detto circuito entro il minor tempo.

Il circuito è così stabilito: Londra, Harrogate, Newcastle, Edimburgo, Stirling, Glascow, Carliste, Manchester, Bristol, Exerter, Newport (isola di Wight), Brighton, Trinbridge Wells, Londra.

Caccia e Tiri

— *Cinematografo e tiro al bersaglio.* — Due londinesi hanno avuto l'idea ingegnosa di servirsi del cinematografo per rendere più efficaci e più conformi alla realtà le esercitazioni di tiro con bersaglio mobile.

Il tiratore, che è munito di cartucce per tiro ridotto, vien collocato dinanzi al consueto schermo di tela bianca sul quale vengono proiettate scene cinematografiche opportunamente scelte.

Eccone per esempio una. Sullo schermo si delinea l'interno d'una stanza; un ladro entra dalla finestra, si guarda intorno, si dirige ad un mobile, ne forza il cassetto e ne ruba oro e banconote.

Improvvisamente il ladro si accorge di essere scoperto, si nasconde, impugna il revolver, spara.

E' a questo punto che il tiratore interviene sparando i sei colpi del suo fucile sull'immagine del ladro che balza quà e là.

Finalmente il ladro scavalca la finestra, ricarica il revolver e mostrando appena la testa e una mano spara altri sei colpi. E il tiratore glieli rende, colpo per colpo.

I risultati del suo tiro si trovano poi marcati su piccoli bersagli situati esattamente dietro i punti su cui si proietta l'immagine del ladro.

Un'altra scena che serve come bersaglio mobile mostra una catena di soldati che in un bosco fanno fuoco contro il tiratore, scoprendosi talora per avanzarsi o retrocedere, o nascondendosi dietro gli alberi.

— *Per la scelta di un cane.* — Cercate un soggetto dai 10 ai 18 mesi, e prendetelo in prova per quindici giorni. Durante i due o tre primi giorni conducetelo al guinzaglio; dategli il cibo con le vostre mani, poco a poco, e non prima ch' esso manifesti il bisogno di nutrimento. Quando sente lo stimolo della fame, esaminatelo, considerate il suo atteggiamento, il suo sguardo. Voi avrete già un indizio sul carattere del cane. In seguito, dategli da voi stesso i pasti (tre al giorno) affinchè vi attenda e vi desideri. Dopo cinque giorni prendetelo con voi, senza guinzaglio e a digiuno facendogli vedere che tenete in tasca il cibo a lui destinato.

A ciascun richiamo quando giunge, dategli un po' di cibo. Così, in breve tempo, sarete in grado di giudicare delle sue attitudini e del suo carattere. Se è pauroso, impressionabile all'eccesso; se è indifferente, se si ferma ad ogni mucchio di lordura, senza por mente ai vostri richiami; oppure se è cattivo, stizzoso, battagliero, non insistete: cercate un altro soggetto da addestrare.

Cartografia

— *Le linee aeree di conduttura elettrica e l'aviazione.* — Il Comitato direttivo della Lega Aerea Francese ha testè trasmesso al Ministro dei Lavori Pubblici il voto che tali linee siano obbligatoriamente indicate con dei segni visibili da lontano, potendo esse costituire un gran pericolo per gli aviatori che volano a poca altezza od « atterrano ». (Bisogna aggiungere anche ch'esse minacciano gli aeronauti all'atterramento).

Ricordiamo che tale questione aveva già preoccupato aviatori ed aeronauti e che essa fu formulata e presentata dal cap. Ferber a nome dell'Aereo Club di Francia fin dalla prima riunione della Federazione Aeronautica internazionale nel 1906. Tale quesito contribuì a sollecitare la preparazione di carte aeronautiche generali nei diversi paesi rap-

presentati alla F. A. I. sotto la direzione del colonnello Moedebeck. Per la Francia, tale lavoro centralizzato dall'A. C. francese, è oggi abbastanza inoltrato. Per ciò che concerne la regione di Lione e del sud-est ove l'industria elettrica è sviluppatissima, si ottenne una carta assai ben fatta con la chiara indicazione di tutte le condutture elettriche che solcano il paese.

Ciclismo

— *Il trasporto delle biciclette in ferrovia.* — In Inghilterra è possibile garantire per mezzo d'assicurazione la propria bicicletta contro gli eventuali guasti determinati durante e per cause inerenti al trasporto. I velocipedi in tal modo assicurati recano una marca speciale che li raccomanda alle attente cure degli impiegati, affinchè si abbia ad evitare alle Compagnie la iattura d'un indennizzo in conseguenza d'avarie. Tale assicurazione garantisce anche contro il furto delle biciclette. Perchè da noi non si può adottare una tale misura?

— *Le calzature per ciclisti.* — I ciclisti non dovrebbero mai portare degli stivaletti, ma delle scarpe o scarpette basse e scollate. Lo stivaletto impaccia il movimento della caviglia che viene compressa e non può usufruire della libertà di movimento di cui ha bisogno. Ne risulta perciò una fatica non indifferente del ginocchio e della gamba.

Esplorazione

— *Nuovo viaggio artico del cap. Bernier.* — Il capitano J. E. Bernier ha intrapreso nello scorso giugno una nuova crociera artica d'ordine del Governo canadese. Sembra ch'egli abbia intenzione di dirigersi verso nord-ovest alla ricerca della presunta Terra di Bradley, che il dott. Cook pretende d'avere avvistata in 84° di latitudine nord. Si recherà anche ad Etah, nella Groenlandia occidentale, per prendere tutto il materiale ivi lasciato dal Cook in consegna ad H. Whitney. (*Petermanns Mitteilungen*, Gotha, N. 6, 1910).

— *Partenza della spedizione antartica inglese.* — Il 15 giugno ha lasciato l'Inghilterra la nave *Terranova* della spedizione antartica inglese al comando del luogotenente di vascello E. R. G. Evans. Il cap. R. Scott ed altri membri della spedizione sono partiti dall'Inghilterra solamente poche settimane or sono e raggiungeranno la nave nella Nuova Zelanda. La vecchia baleniera di Dundee, della portata di 949 tonnellate, costrutta 26 anni or sono, ed ora completamente trasformata ed irrobustita, toccherà Madera, l'Ascensione e S. Elena, visiterà l'isolotto di S. Paolo e forse Tristan d'Acunha, indi si rifornirà di carbone nella Città del Capo, ripartendone al principio di agosto per l'Oceano Indiano meridionale. Qui visiterà le isole Marion, Crozet e Kerguelen e si dirigerà poi verso i porti australiani e neo-zelandesi, fermandosi nell'ottobre a Christchurch per imbarcare i cavalli di Manciuria e i cani siberiani acquistati da C. H. Meares e alcuni membri della spedizione. Nel novembre o dicembre la nave si recherà nella Terra Vittoria, sbarcherà gli uomini destinati alle spedizioni in islitta e tutto il materiale necessario e, terminata la costruzione della capanna di sverno, farà ritorno nella Nuova Zelanda in marzo od aprile, per recarsi poi a riprendere la spedizione nel dicembre del 1911.

Ferrovie e Tramvie

— Il 19 giugno venne inaugurata la linea ferroviaria Castelvetrano-Partanna-Selinunte.

— Il Consiglio di Stato ha approvato la proposta di eseguire alcuni scandagli con trivellazioni nel massiccio da perforarsi per la galleria attraverso l'Appennino per la costruzione della direttissima Genova-Tortona.

Fotografia

— *Formula per carta trasparente.* — L'olio di ricino è fra gli olii uno di quelli più facili ad essicarsi: esso, inoltre, è solubile nell'alcool e quasi incolore allorchè è fabbricato a freddo. Conformandosi allo spessore della carta che si vuol rendere trasparente, si diluisce una parte d'olio con due o tre parti d'alcool; se ne impregna la carta e la si sospende in una camera all'ombra. L'alcool evapora e l'olio si essica dopo aver penetrato il foglio. In tal modo si ottiene una carta delle più trasparenti.

Geografia

— *La proclamazione dell'Unione Sud-africana.* — Il 31 maggio scorso è stata proclamata l'Unione Sud-africana, formata dalle quattro colonie inglesi del Transvaal, del Capo, dell'Orange e del Natal. Il suo governo sarà costituito dal re, rappresentato da un governatore generale, da un Ministero o Consiglio esecutivo, un Senato e una Assemblea legislativa. Il Senato si comporrà di 40 membri, dei quali otto nominati dal governatore generale e otto da ciascuna delle quattro colonie. La Camera avrà 120 membri, di cui 51 per il Capo, 36 per il Transvaal, 17 per il Natal, 17 per l'Orange. Il Parlamento, le cui sedute saranno inaugurate dal duca di Connaught, si aprirà nel prossimo dicembre. A governatore generale è stato nominato lord Gladstone, a presidente del Consiglio dei ministri il generale Botha, l'eroe della guerra anglo-boera.

— *Coordinate geografiche di alcuni punti sullo Scebeli.* — Gli ufficiali della R. nave *Volturno* recatisi sull'Uebi Scebeli per determinare astronomicamente la posizione geografica di alcuni punti, hanno accertato che il corso di quel fiume a monte di Balad non segue il tracciato segnato sulle carte sinora esistenti, ma si avvicina di più alla costa. Le località fissate sono le seguenti:

Afgoi	lat.	2° 08' 30"	long.	45° 07' 35"
Balad Teteilé ..	»	2° 22' 15"	»	5° 22' 10"
Anadlei	»	2° 35' 30"	»	45° 26' 55"
Moico	»	2° 45 30 '	»	45° 27' 35"

PHOTOGRAPHIE des COULEURS
L'OMNICOLORE
SOCTÉ JOUGLA

Più di 2 milioni di CANDELE
OLEO
In uso in tutto il mondo.
IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES.
MARQUE DÉPOSÉE

CICLI ATENA
Società Cicli Atena - Piazza Castello, 16 - MILANO

Le LASTRE, CARTE, CARTOLINE FOTOGRAFICHE marca "AS DE TREFLE,,
della soc. GRIESHABER Frères & C. di Parigi
sono incontestabilmente superiori a quelle finora preparate
Deposito Generale: MILANO - Via Ausonio, N. 8

Motonautica

— La Crociera annuale di « Parigi al mare » ed il *méeting* della Baia della Senna, posti sotto il patronato del Ministro della Marina, avranno luogo dal 31 luglio al 7 agosto.

Come si vede quest'anno il programma della crociera ne ha ridotto d'una settimana la durata.

Navigazione

— *Il motore a petrolio a bordo delle grandi navi.* — Già i motori a combustione interna hanno avute molteplici applicazioni nelle costruzioni navali sopratutto per le navi addette alla pesca; ma finora non si era segnalata nessuna grande costruzione con motori di tale sistema.

I *chantiers* e *ateliers* de la Gironde hanno ricevuto ordine da un armatore di Rouen di costruire una grande nave a cinque alberi, della lunghezza di 131 metri, del dislocamento di 10 730 tonnellate, stazza di 6100 e portata di 6500, che riceverà due motori Diessel a petrolio pesanti da 900 HP ciascuno, che sono in costruzione al Creusot. Ogni motore azionerà un'elica, disegnata in modo da non impedire la navigazione a vela. Invece i meccanismi per le ancore e i vericelli saranno azionati da un motore speciale a vapore.

Questa nave che è destinata ai viaggi della nuova Caledonia navigherà a vela e si servirà dei suoi motori solo per superare i periodi di calma o di vento sfavorevole, entrare nei porti ed uscirne.

I motori sono naturalmente muniti di apparecchio per la marcia indietro. La loro installazione è a poppa via dell'albero di mezzana, presso lo slancio di poppa, dimodochè, non solo non ingombrano in alcuna guisa la nave, ma non richiedono che assi d'elica della lunghezza di pochi metri, e quindi poco pesanti e non soggetti a rotture.

Data la dimensione della nave, con questi motori a pieno carico potrà facilmente raggiungere i sette, e forse toccare gli otto nodi, velocità notevole per un veliero.

Con questo metodo si preconizza una risurrezione della marina veliera che, avendo con poca spesa di impianto e di esercizio assicurata la regolare durata dei viaggi, trova ancora la sua ragion d'essere.

— *I distintivi delle principali Compagnie di navigazione italiane.* — Perchè i piroscafi siano più facilmente riconosciuti, le Compagnie di navigazione usano di mettere alla canna dei fumajoli o presso la gola, che con voce inglese anche fra noi oggi si chiama spicciamente *top*, dei segni e marche distintive.

La nuova Società Nazionale che ora assunse i servizi postali, annuncia che i suoi piroscafi avranno i fumajoli neri, con una stella bianca alla canna cioè a due terzi dell'altezza totale. Questo distintivo non è nuovo, lo usava la Società Raggio di Genova nel 1883 quando fece costruire i tre piroscafi *Sirio*, *Perseo* e *Orione* allora magnifici e celerissimi per la sua linea del Sud America, venduti poco dopo alla Navigazione Generale Italiana.

Questa Società conserva il suo distintivo antico, cioè una fascia bianca larga un terzo dell'altezza del fumajolo; distintivo misto che deriva dalle Compagnie Florio e Rubattino, perchè la prima usava il fumajolo bianco con una piccola fascia nera alla gola, la seconda l'aristocratico e semplice fumajolo nero, come la Peninsulare, il Lloyd Austriaco, la Pacific Mail e parecchie antichissime Compagnie.

La Veloce prese la stella rossa della cessata Società Lavarello da cui deriva, e l'innestò su di un fumajolo giallo. Giallo senza alcun contrassegno è il fumajolo dell'Italia, giallo, ma con due fasce nere al *top* quello del Lloyd Italiano, giallo pure ma con una fascia bianca e verde al terzo, è il distintivo del Lloyd Sabaudo. La Puglia porta una fascia rossa al terzo di un fumajolo nero, caricata da un *P* bianco. I piroscafi della Navigazione di Stato, avranno nel fumajolo le lettere N. S.

Grazie a questa varietà di colori e di segni riesce agevole in porto di riconoscere le navi, e anche in navigazione, meglio che coi segnali o bandiere particolari delle Compagnie, facili a confondersi a distanza e spesso simili fra di loro.

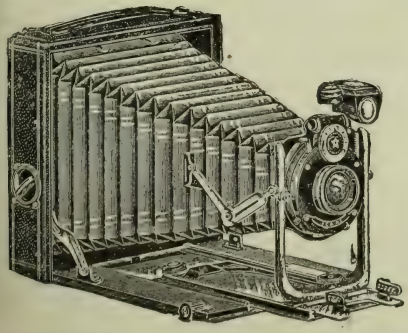
Questa dei distintivi ai fumajoli è cosa tanto importante, che esistono dei manuali che li registrano; in essi però quelli italiani non sono sempre esatti, come generalmente non sono mai esatte le notizie che si trovano nelle pubblicazioni estere circa i servizi marittimi italiani.

— *La vendita del yacht « Urania ».* — Lo yacht *Urania*, che appartenne per molti anni al marchese Ginori ed aveva Livorno per porto di armamento, venne venduto ad una Compagnia spagnola che lo impiegherà come postale nelle isole Baleari.

— *Piroscafi italiani venduti all'estero.* — Il gruppo di piccoli postali *Marco Polo*, *Galileo Galilei* e *Cristoforo Colombo* che furono finora in servizio sulla linea Napoli-Palermo, e attualmente noleggiati allo Stato per il suo servizio postale, appena entreranno in servizio i nuovi piroscafi espressamente costruiti per la Navigazione di Stato, saranno passati alla Compagnia Valenziana, che li adibirà alla sua linea Malaga-Melilla.

Questi vapori sono di 1552 tonnellate a due eliche e da 16 nodi, furono costruiti nel 1896 in Italia.

— *La flotta della nuova Società Anonima Nazionale di servizi Marittimi.* — Col 1° luglio questa Società ha assunto i servizi sovvenzionati marittimi, e la sua flotta si compone attualmente dei seguenti antichi vapori della Navigazione Generale Italiana: *Adria*, *A. Vespucci*, *Assiria*, *Birmania*, *Bisagno*, *Bormida*, *Bosforo*, *Bosnia*, *Bulgaria*, *Cagliari*, *Candia*, *Capri*, *Cariddi*, *Catania*, *Cipro*, *D. Balduino*, *Egadi*, *Egeo*, *Elettrico*, *Enna*, *Entella*, *Etruria*, *Favignana*, *F. Gioja*, *Giava*, *India*, *Ischia*, *Josto*, *Letimbro*, *Levanzo*, *Lombardo*, *M. Minghetti*, *Melfi*, *Montebello*, *Montenegro*, *Nilo*, *Orione*, *Paraguay*, *Peloro*, *Perseo*, *Pianosa*, *Piemonte*, *Plata*,



Per Fotografie di Sport

e per tutti gli altri scopi dei dilettanti le

Camere Minimum-Palmos

sono riconosciute come le migliori. Questi apparecchi sono fatti di metallo leggiero e di costruzione stabile. L'otturatore a tendina è regolabile fino a 1-1000 secondo e la sua larghezza si può leggere di fuori.

Catalogo N. 605 gratis a richiesta.

ICA **Società Anonima Dresda**

Fabbriche riunite di Camere, comprendente: Hüttig — Dr. Krüger — Wünsche — Zeiss - Palmos.

Po, Polcevera, P. Amedeo, R. Rubattino, R. Margherita, Romania, S. Giorgio, Scilla, Scrivia, Servia, Siracusa, Solferino, Solunto, Stura, Sumatra, Tebe, Tirreno, V. Florio, Washington.

— *Nuovo servizio fra Francia e Inghilterra.* — La Compagnia ferroviaria Great Western ha deciso di stabilire un servizio rapido fra il continente e l'Inghilterra via Plymouth-Nantes. I primi viaggi avranno luogo nel mese di agosto.

— *A proposito della traversata aerea dell'Atlantico.* — L'interessantissimo progetto di Wellmann di attraversare l'Atlantico col suo dirigibile *America* torna a dare attualità a questo problema che pare ormai prossimo alla sua soluzione.

Non intendo di invadere il campo dell'aeronautica; però fra le navigazioni marine e aeree vi è qualche affinità. Su entrambe i movimenti atmosferici hanno grande e spesso decisiva influenza, per cui si può ritenere che la rotta migliore per le navi debba anche esser quella migliore per i dirigibili in un lungo viaggio quale la traversata dell'Atlantico.

In base ai dati di una esperienza quasi secolare, è permesso di affermare anzitutto che le condizioni sarebbero migliori per chi partisse dall'America verso l'Europa che non dall'Europa verso l'America, sopratutto nelle elevate latitudini settentrionali.

Al tempo dei famosi *clippers* americani, cioè dal 1830 al 1860, le più celeri traversate eran sempre quelle da ponente verso levante. La più rapida traversata veliera che ricordi la storia navale fu quella del famosissimo *clipper Dreadnought* che giunse a Liverpool da New York in soli nove giorni. Neppur gli *yachts* da corsa raggiunsero mai tale velocità, però sono numerosi i ricordi di traversate nei due sensi compiute in 12 o 15 giorni. La media dall'Europa Settentrionale al Nord America si considera fra i 35 e i 40 giorni, quella della traversata in senso inverso fra i 30 e i 35.

Anche i piroscafi si preoccupano delle condizioni metereologiche nella scelta della loro rotta, sopratutto quelli che non hanno macchine tanto poderose.

Poichè la traversata deve aver luogo dall'Europa verso l'America non ci occuperemo che delle rotte in questo senso.

I velieri che dall'Europa settentrionale si dirigono agli Stati Uniti o al Canadà, nei mesi di primavera, estate e autunno seguono la così detta rotta meridionale, molto lunga, ma che assicura loro venti costanti e favorevoli e probabilità di buon tempo.

Secondo la stagione si passa al largo di Capo Finisterre da 120 a 180 miglia e si scende lungo le coste del Portogallo, quindi si allarga la via in modo di raggiungere gli alisei di nord-est fra le Azorre e Madera o fra Madera e le Canarie. Si fa cammino in longitudine fra i paralleli 24 e 26 nord e quando si è raggiunta la longitudine di 68 a 70 W. si rimonta a nord.

Dalle coste del Portogallo in poi è la rotta ad un dipresso che seguono i vapori che dallo stretto di Gibilterra si dirigono a New York.

La rotta settentrionale è preferita nei mesi invernali ed è molto più breve. Si governa per ponente mantenendosi fra i paralleli 47 e 52 nord fino alla longitudine di 39 o 41 W. Allora si piega verso sud in modo di tagliare il meridiano di 63 W. fra i paralleli 42 e 43 nord. Non si ha più poi che a dirigersi verso il porto di destinazione, che se è molto settentrionale, bisognerà guardarsi dalle isole della Sabbia presso la Nova Scozia, i cui paraggi sono pericolosi per le nebbie.

I piroscafi che dall'Europa settentrionale si dirigono a New York e anche ad Halifax seguono una rotta poco diversa.

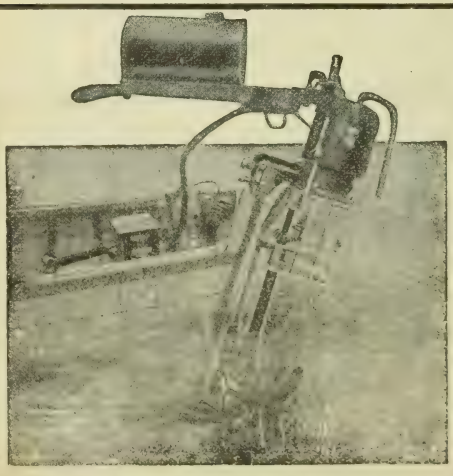
Non vi può esser dubbio nella scelta, se la rotta marittima deve esser la medesima che quella di un dirigibile, tutto consiglierebbe la rotta settentrionale, e quindi la traversata invernale il cui percorso è di molto più breve, tanto più che il dirigibile non teme i banchi di ghiaccio e può con facilità evitare le nebbie, che mai si elevano a altezze sensibili.

Vi sarebbe un'altra rotta, che è seguita dai robusti piroscafi che navigano fra Liverpool, la Scozia e il Canadà, direttamente per il San Lorenzo, quando il gran fiume è libero dai ghiacci. Questa rotta passa al nord dell'Irlanda e di Terra Nuova e per lo stretto di Belleisle sbocca nel golfo del S. Lorenzo. A volo d'uccello fra l'estremità occidentale dell'Irlanda e quella orientale del Labrador la distanza non è che di duemila miglia marine circa (chm. 3700).

Anzi la Compagnia Allan ha in costruzione due grandi celerissimi piroscafi a turbina e di oltre ventimila tonnellate, coi quali si propone d'estate per la via del golfo e d'inverno per quella di Halifax di inviare la posta e i passeggeri a New York dove arriverebbero prima che colla linea marittima diretta. Il percorso totale sarebbe minore, e inoltre parte di esso sarebbe ferroviario colla possibilità di treni più celeri che non i più rapidi transatlantici.

Questa traversata presupporrebbe la navigazione aerea — basata — salvo casi fortunati — totalmente sul motore. La discussione sulla possibilità di questo tentativo sconfina dal mio campo.

Colla rotta settentrionale dei velieri invece il motore è pur indispensabile, ma di forza minore e quindi di minor consumo. Anche per i dirigibili si verifica il medesimo caso che per le navi a vapore, ogni aumento di velocità domanda un aumento di forza assai maggiore che non sia la ragione aritmetica. Così una nave che con 5000 HP fili 15 nodi, con 10 000 non ne filerà 30, ma al mas-



Motori americani portatili fuori-bordo "WATERMAN,,

La più ingegnosa e pratica invenzione americana, per ***trasformare in pochi istanti*** qualsiasi barca a remi e a vela, in un ***ottimo canotto automobile***. Questo apparecchio è formato dalla riunione in un ***sol corpo*** di motore, propulsore, timone e serbatoio, e si colloca semplicemente al posto del timone, che sostituisce. La ***praticità*** di questo motore è indiscutibile, anche per il fatto che si può tenere ***al sicuro*** quando non si usa, lasciando quindi la sola barca sulla spiaggia. E' adatto per fiumi, laghi, mari e si fornisce in due grandezze, cioè: di 2 HP., peso circa 22 Kg., velocità 8 12 Km.
di 4 HP., 2 cil., peso circa 35 Kg., velocità 14-16 Km.

La casa Waterman fornisce anche canotti a motore di ***impareggiabile*** costruzione, eleganza ***velocità*** e ***prezzo***.

Chiedere listini alla **Rappresentanza Generale Waterman**
Milano - Foro Bonaparte N. 53 D

simo 18, ne occorreranno 20 per superare di poco i 20 nodi, e finalmente per toccare i trenta, cioè raddoppiare la velocità iniziale, saranno necessari oltre sessantamila HP, e con proporzionale aumento di peso e di consumi.

Una velocità moderata è adunque necessario complemento di una grande autonomia quale è indispensabile ad un dirigibile che voglia attraversare l'Atlantico.

Colla rotta settentrionale indicata, e durante l'inverno — salvo casi imprevedibili — non si ha a temere la lunga lotta con venti contrari; il vento però divergerà sempre dalla direzione della nave. In mare è il timone che compensa la differenza fra la direzione del vento e il cammino della nave, ma per il dirigibile che è tutto immerso in un elemento della medesima densità, deve essere il motore che faccia l'ufficio del timone della nave. Col motore si supereranno le eventuali accalmie, e si cappeggierà o si batterà se possibile il vento contrario.

Con circostanze favorevoli si incontreranno brezze dal N. 4 al 6, e quindi da 5 a 15 miglia all'ora di velocità, e che porteranno nella loro direzione il dirigibile, dipenderà dalla forza del motore il cammino utile che questo potrà fare nella sua rotta.

Secondo il punto di partenza e quello scelto per l'approdo, la traversata sarà più o meno lunga, dall'Inghilterra a New York la traversata media è di circa 3200 miglia.

Colla rotta invernale la traversata dall'Europa settentrionale agli Stati Uniti è dunque possibile purchè il dirigibile abbia una autonomia sufficiente ad un viaggio di otto o dieci giorni, secondo la forza dei suoi motori, e bene inteso date le circostanze favorevoli.

Quanto a soccorsi in caso di disgrazia non è permesso di far conto, salvo concorso di combinazioni fortunatissime. Se lungo il percorso della rotta indicata, in ogni stagione sono in moto sempre almeno cento piroscafi contemporaneamente, e altrettanti velieri, in causa delle diverse forze di macchine e dei diversi porti di partenza e di destinazione, i piroscafi sono sparsi in una zona larga circa cento miglia, quindi di circa 320 000 miglia quadrate; sui velieri c'è meno da contare, perchè sparsi in zona ben più ampia.

Neppure sulla telegrafia senza fili vi è da fare grande assegnamento. Anzitutto non è sperimentalmente dimostrato che funzioni bene su dirigibili in causa del grande impiego di sottili cavi metallici nella loro costruzione, poi non se ne precisa ancora la direzione da cui provengono i segnali, salvo la trasmissione di esatte indicazioni. Esiste una nuova bussola che permette di precisare il punto di partenza di un radiogramma, ed è invenzione italiana, ma finora è in esperimento a bordo soltanto di due postali francesi.

Tutto sommato la possibilità della traversata esiste, ma non sono molte le probabilità in suo favore. Gran parte del successo dipenderà dalla fortuna che però è amica degli audaci.

— *Le navi scomparse.* — Ogni anno sparisce un certo numero di navi, senza che se ne conosca la fine; talvolta un salvagente trovato galleggiante in mare o gettato dalle onde su qualche spiaggia, oppure qualche frammento di barca, dopo anni vengono a dare indizi di una ignorata catastrofe.

Nello scorso anno si sono segnalate perdute 19 navi per tonnellate 23 874, però la mesta statistica per il 1909 non è ancor chiusa; vi sono dei velieri partiti negli ultimi mesi dello scorso anno, e che non sono ancor giunti a destino, e neppure in ritardo sul loro itinerario. Le traversate dalle coste peruviane all'Europa con fosfato o con guano, in causa del passaggio del Capo Horn, talvolta durano più di sette od otto mesi, quantunque altre volte si compiano anche in quattro o cinque mesi. Fra le 19 navi scomparse si contano 6 vapori e 13 velieri. Uno di questi era italiano, il *Condor* grossa nave in ferro comperata già vecchia in Inghilterra. Viaggiava da Pisagua (Chile) ed era diretta a Fiume. Non se ne ebbe più notizia, ma a circa venti miglia da Orano si trovò una barca mezzo piena d'acqua con 5 cadaveri in putrefazione, quella barca che certo da molti giorni vagava in balia delle onde, aveva sulla prora il nome di *Condor*. Qualche tempo prima un vapore in viaggio dall'Algeria alla Spagna ebbe gravi danni per una collisione con un veliero sconosciuto, ma in nessun porto poi si era segnalato l'arrivo di un veliero che avesse riportato danni per investimento. Dopo la funebre scoperta della barca coi cinque cadaveri presso Orano, si considerò che il *Condor* infatti avrebbe potuto esser già arrivato allo stretto, e che fossesi sommerso in seguito all'investimento suddetto.

Un salvagente sbiadito ecco tutto quello che si è trovato del vapore francese *Neustria* partito carico di merci e passaggeri da New York per Marsiglia; ma nulla ancora ha diradato sia pure impercettibilmente, con un lievissimo indizio il tragico mistero della scomparsa del *Neustria*.

La scomparsa del grande e nuovissimo postale inglese *Waratah*, a due eliche e nuovo del primo viaggio è pure un enigma sinistro! Il colossale *Waratah* era partito con un ricchissimo carico e molti passeggeri da Londra per la Nuova Zelanda; approdò secondo il suo itinerario al Capo e quindi a Durban, dove si rifornì di carbone. Dopo più nulla si seppe. E' vero che nel viaggio dopo Durban il piroscafo deve aver incontrato cattivi tempi, ma superarono quelle tempeste vapori sulla stessa rotta, meno robusti e meno perfetti. Collo scafo a compartimenti stagni, e a chiusura istantanea, il *Waratah* era praticamente insommergibile; non erano neppure a temere avarie di macchina avendo due eliche e quindi due motori. La sua perdita pare un assurdo, tanto che si crede che qualche incidente abbia obbligato il vapore a lasciarsi portare in balia delle correnti verso paraggi poco frequentati. Un vapore il *Wackefield* è partito per esplorare i mari australi e le numerose isole dove si spera ancora che il *Waratah* abbia trovato un asilo.

Altri però non nutrono speranza alcuna e attribuiscono a un frettoloso imbarco del carbone a Durban la probabile scomparsa del grande piroscafo durante la tempesta.

A risparmio di tempo spesso i capitani riempiono

i carbonili superiori, di preferenza a quelli inferiori, e se questi nella navigazione successiva vengono esaurendosi le condizioni di stabilità della nave si alterano e in una violenta tempesta la nave può anche capovolgersi. E questa fu probabilmente la fine del magnifico *Waratah*.

Se non saranno aumentate le cifre sinistre delle navi scomparse nel 1909, quell'anno resterà memorabile per lo scarso numero di tali disastri, ecco infatti i dati di alcuni anni precedenti:

1905	navi scomparse	52	tonn. (nette)	43 378
1906	»	34	»	22 085
1907	»	29	»	31 000
1908	»	29	»	33 960

Giorgio Molli.

Pesca

— *La pesca delle aringhe.* — L'aringa non esiste nel Mediterraneo, abbonda nella Manica, nel Mare del Nord, nel Baltico, in tutto l'Oceano boreale. E' prodigiosamente feconda; le femmine di maggior mole danno fino a 70 mila uova. Viaggiano formando colonne lunghe molti chilometri per un'altezza di circa un metro. Mentre navigano, amano e prolificano, e mentre uomini, pesci, uccelli si gettano su di esse uccidendole, continuano a navigare, amare, moltiplicare.

Si può arguire la facilità della pesca quando si sappia che le uova lasciate nel pendio di una costa da un banco di aringhe, sono in tale quantità da coprire il fondo per uno spessore che varia da due a quattro centimetri.

— *Reti colorate.* — Alcuni pescatori inglesi hanno scoperto che servendosi di reti tinte color verde o *bleu*, anzichè delle solite reti brune, viene quasi raddoppiato il rendimento della pesca.

Ponti

— Sono stati aperti al transito due nuovi ponti posti uno sul torrente Cervo ed uno sul torrente Quargnasca. Mediante questi due ponti e la nuova strada, vengono allacciati i due Comuni Castellengo e Cossato. Il ponte sul torrente Cervo è di cinque arcate e quello sul Quargnasca è di due arcate; ambedue sono larghi metri sei.

I Comuni interessati faranno le pratiche necessarie onde questo nuovo tronco stradale passi da comunale a provinciale.

Strade

— Hanno avuto luogo presso la Deputazione Provinciale di Napoli due riunioni della Commissione consigliare incaricata di esaminare il progetto per la sistemazione delle vie provinciali. Fu già esaminata la parte tecnica, e in una prossima adunanza verrà discussa la parte finanziaria di tale progetto.

— Trovasi esposto nell'Ufficio Comunale di Dongo (Como) il progetto di strada carrozzabile da Garzeno al porto lacuale di Dongo, redatto dall'ing. Luigi Gentile.

— Sembra sia stato finalmente deciso che la costruzione del tratto di strada da Bagno di Romagna a Verghereto verrà eseguita in un solo lotto anzichè in due lotti e ad epoche distinte; e ciò per maggiore sollecitudine nel compimento dei lavori.

— Il 2 luglio venne inaugurata a Sarzana la nuova strada che dalla Villa Cochrane, presso Lerici, conduce alla vicina Pugliola.

— Il Consiglio Provinciale di Piacenza ha accolta la proposta della Deputazione Provinciale per la costruzione della nuova strada Nibbiano-Po, che viene a migliorere.

— E' stata deliberata la formazione di un Consorzio fra i Comuni interessati per la costruzione della strada litoranea Spezia-Levanto.

"CELLOFIX"
Carta per dilettanti
lucida, matt e chamois
È una carta per la stampa a contatto, ottenuta mediante un processo brevettato e che viene virata col
SEMPLICE BAGNO DI SALE DA CUCINA
si ottengono copie vigorose e d'un sorprendente effetto.
Abolito il bagno viro-fissatore.
Ritratti inalterabili, non impallidiscono, nè si macchiano.
I bagni costano quasi nulla e perciò è al presente la carta por la stampa a contatto
LA PIÚ ECONOMICA ED INFALLIBILE
Una prova induce ad adottarla per sempre.
Si vende presso tutti i negozi d'Articoli Fotografici.
KRAFT & STEUDEL (Fabbrica di carte fotografiche) Dresda (Germania)
Rappresentanti Generali per l'Italia:
PILLOT & C. - LIVORNO, Via Vitt. Em., 52

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di socio . . . . . { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa L. 6 (L. 8 se all'estero) } più L. 2 per ammiss.
(2) » » 30 (» 40 » »)
(3) » una volta sola L. 100 (L. 125 se all'estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 28 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. pubblicati nel 1906-07-08-09(*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Nome e cognome .....

Paternità ..... *di anni* .....

Professione .....

Indirizzo { *Comune di* ..... / *Provincia di* ..... / *Via* ..... *N.* ..... }

Firma del richiedente .....

» *del padre, tutore o marito* .....

» *del socio presentatore* .....

Da ..... *il* ..... *190*...

(*) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia Cefalù, Catania, Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di socio . . . . . { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa L. 6 (L. 8 se all'estero) } più L. 2 per ammiss.
(2) » » 30 (» 40 » »)
(3) » una volta sola L. 100 (L. 125 se all'estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Chiede pure l'invio del blocco dei 28 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. pubblicati nel 1906-07-08-09(*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Nome e cognome .....

Paternità ..... *di anni* .....

Professione .....

Indirizzo { *Comune di* ..... / *Provincia di* ..... / *Via* ..... *N.* ..... }

Firma del richiedente .....

» *del padre, tutore o marito* .....

» *del socio presentatore* .....

Da ..... *il* ..... *190*...

(*) Cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Roma, Napoli, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia Cefalù, Catania, Pesaro, Sciacca, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

BIBLIOTECA

Giovanni Boccaccio. « Il Decamerone » illustrato da Tito Lessi. Pubblicazione a dispense. L. 12 per ciascun volume. Prezzo complessivo dell'opera L. 120. I soci del Touring che invieranno l'ammontare dell'abbonamento potranno avere i 10 volumi, di cui tre sono già usciti, al prezzo di L. 100, ricevendo i volumi pubblicati e via via quelli che vedranno in seguito la luce. In eleganti cartelle si vendono senza testo, le tavole illustranti i fascicoli già pubblicati, al prezzo di L. 12 per ciascuna « giornata ». Fratelli Alinari, Fotografi-editori, Firenze, via Nazionale, 8.

Abbiamo ricevuto i primi due volumi di questa edizione del più grande prosatore italiano e possiamo asserire senza tema di cadere in esagerazioni che la lodevole iniziativa della Casa fiorentina il cui nome non va mai disgiunto da una riputazione invidiabile di benemerenza artistica — costituisce un avvenimento bibliografico di primissimo ordine.

Altri editori italiani e stranieri, potranno aver posto mano ad opere di pregio tipografico non inferiore, ma nessuno fino ad ora è riuscito, a nostro avviso, a realizzare una così ideale fusione di bellezza fra l'opera letteraria ed il libro, una così fedele interpretazione illustrativa d'uno dei maggiori monumenti letterari nostri — di quello che ha fatto la Ditta Alinari con la pubblicazione di cui ci occupiamo.

Non vogliamo indugiarci a considerare la sobria eleganza della veste tipografica severamente intonata — dalla copertina in pergamena, alla carta e quasi perfino ai caratteri — al tempo dell'autore. Ciò che costituisce il massimo e raro valore di questa edizione è la parte illustrativa.

Le numerose tavole fuori testo in collotipia costituiscono altrettanti quadri, sia per la cura coscienziosa ed intelligente con cui vi è reso nei più minuti particolari il colore dell'epoca e dei luoghi, sia per il loro intrinseco valore d'arte, sia per la perfezione con cui sono riprodotte dall'originale.

Nè da meno sono le vignette contenute nel testo, in cui Tito Lessi ha dimostrato di essere maestro di finezza aristocratica e di vigorosi rilievi nel tratto come signoreggia gli effetti morbidi e violenti di luci e d'ombre ottenuti mediante il pennello.

Mai il Boccaccio ha avuto un'interpretazione tanto nobile ed esatta delle sue novelle immortali.

A quelli fra i nostri lettori che amano ricercare studiare e possedere i documenti di un'età per cui va famosa ed invidiata l'Italia nostra, non possiamo fare a meno di consigliare l'acquisto di quest'opera.

« Annuario 1910 dell'Automobile Club d'Italia ». Torino, via Bogino, 13.

Come negli altri anni, il massimo Istituto automobilistico nazionale ha pubblicato un sobrio e completo prontuario di quanto può interessare i suoi aderenti. Il volumetto è uscito in nitida ed elegantissima veste tipografica.

Romolo Gaggese. « Foggia e la Capitanata ». (« Italia Artistica ». Monografie illustrate pubblicate sotto la direzione del dott. Corrado Ricci), con 150 illustrazioni. L. 4,50, rilegato L. 6. Istituto d'Arti Grafiche, editore, Bergamo.

Luigi Lanzi. « Terni ». (« Italia Artistica ». Monografie illustrate pubblicate sotto la direzione del dott. Corrado Ricci), con 173 illustrazioni e 4 tavole L. 4,50, rilegato L. 6. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, editore, Bergamo.

LANCIA

1910 VETTURE LEGGERE 1910

con UN SOLO MOTORE di 20-30 HP.

Quattro diversi modelli di chassis:

Tipo corsa leggero, velocissimo, per due e tre posti.

Tipo ordinario da grande turismo.

Tipo allungato per vettura da città.

Tipo ordinario con guida inclinata per Torpedo-Body.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

Via Petrarca, 31 - TORINO - Telefono 27-75

Telegrafo: "Lanciauto - Torino„

Le due monografie aggiungentesi oggi alla magnifica collezione che Corrado Ricci persegue con l'autorità che gli deriva dal nome, dalla competenza e dal gusto, sono per lusso tipografico di splendide illustrazioni, per completezza di documenti e per sobria quanto eloquente trattazione di testo, un magnifico e dovuto omaggio alle terre e città che ne formano oggetto.

Ing. Leoniero Cei e cap. G. Castagneris. « L'aeroplano e il dirigibile: come funzionano e come sono costruiti ». Con due grandi tavole scomponibili e 69 figure nel testo. Pag. 88; L. 8. Torino, Libreria Scientifico-industriale S. Lattes e C., editori, via Garibaldi, 3 (piazza Castello).

E' con grande piacere e con vero orgoglio che segnaliamo ai nostri lettori il presente volume redatto con coscienziosa cura e con grande dottrina da due italiani che fanno onore al loro paese ed alla scienza a cui si son dedicati. L'opera costituisce un contributo ragguardevole ed originalissimo agli studi ed alla pratica costruttiva dell'aeronautica e dell'aviazione. Oltre a contenere una sintesi chiara ed organica delle teorie relative alla locomozione aerea, questo libro porge un valido ausilio alla volgarizzazione della coltura aeronautica, concorrendovi sopratutto con un sistema di geniale pedagogia quali sono le tavole scomponibili d'aeroplani e d'aeronavi ch'esso contiene.

Dott. G. Feruglio. « Guida touristica del Cadore », Zoldano ed Agordino ». Pag. 466; L. 4. Tolmezzo. G. B. Ciani, editore.

La splendida regione è fra quelle che contano una bibliografia più abbondante ed entusiastica. Il lavoro del dott. Feruglio, per l'amore, la diligenza e la chiarezza con cui è trattato, non è tuttavia da classificarsi fra i libri superflui, ed anzi noi lo consigliamo a quelli, fra i nostri soci, che desiderano di assumere una conoscenza preliminare e preparatoria d'una zona alpina che tutti gli italiani dovrebbero conoscere.

« Annuaire 1910 de la Société Royale Touring Club de Belgique ». 16.me année sociale. Bruxelles, rue Royale (Passage de la Bibliothèque, 4).

I progressi delle Associazioni consorelle ci riescono sempre di conforto in quanto provano i progressi assidui che l'idea e la pratica del turismo vanno compiendo in tutti i paesi del mondo, massime i più civili.

Il presente annuario è appunto un documento espressivo del cammino che ha saputo fare in sedici anni il sodalizio belga. Nè sapremmo formulare un elogio migliore e più meritato di questo.

Hénry Ménabrea. « Le muletier et son mulet ». Pag. 310; Frs. 3,50. Paris, Bernard Grasset, éditeur, 61, rue des Saints Pères.

E' un volume di buone novelle, alcune delle quali, per il loro argomento e sapore turistico, possono assumere un interesse specifico anche fra il nostro pubblico.

Paul Reboux et Charles Muller. « A la manière de... ». Pag. 325; Frs. 3,50. Bernard Grasset, éditeur, Paris, 61, rue des Saints Pères.

Raccolta di felici caricature letterarie delle composizioni famigliari ai più noti scrittori francesi.

Henry Picq. « L'aéroplane' de l'avenir ». Pag. 19; L. 1,50. Paris. En dépot à la Librairie aéronautique, rue Madame, 32.

L'aviazione — è duopo purtroppo riconoscerlo — è ancora più una scienza d'avvenire che una pratica del presente. Molti problemi attendono la loro soluzione, moltissimi principî aspettano d'essere applicati, prima che il volo meccanico possa venire effettivamente classificato fra i trasporti. Reca adunque un contributo di studî interessante ed utilissimo all'evoluzione dell'aerodinamica il Picq col presente suo lavoro.

Augusto Cirri. « Nel Paese dei Farabolani ». Pagine 423; L. 4. Casa Editrice Libraria Fratelli Fiandesio e C., via Principe Amedeo, 28, Torino.

E' un romanzo provinciale che ha per noi sopratutto il merito d'un energico e bizzarro sapore di folklore moderno.

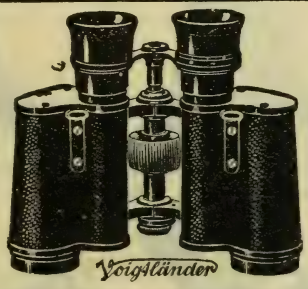
Giuseppe Vicini. « La legge... a vista! » Compendio analitico e repertorio generale per articoli della legislazione italiana vigente. Pag. 200; L. 3,50. Como, Tipografia Ostinelli di Bertolini, Nani e C.

Pratico ed utile sopratutto per i turisti i qua — sgraziatamente — si ritrovano in più d'una oc-

I Soci che ricevono pubblicazioni difettose per errata impaginazione, per mancanza di pagine, ecc., sono pregati di ritornarle senz' altro, lasciando o riportando sulla fascia il listello del proprio indirizzo, annullato, ma in modo che sia tuttavia leggibile, e con una cartolina accompagnatoria colla quale si chiederà la sostituzione accennando ai motivi.

Binoccoli Prismatici

ad effetto stereoscopico



Nuovo Modello 1910

CHIEDERE IL CATALOGO N. 280 GRATIS E FRANCO

Voigtländer

A. - G., Brunswick (Germania)

FILIALI in BERLINO · FRANCOFORTE S/M. · AMBURGO · VIENNA · LONDRA · PARIGI · MOSCA · NEW-YORK

LE SERIE

BSA

DI

FAMA MONDIALE

SONO LE UNICHE AL MONDO CHE DANNO GARANZIA ASSOLUTA DI

RESISTENZA, ECONOMIA

CICLISTI!

Prima di fare acquisti domandatene informazioni ai possessori delle biciclette costruite con **Serie B. S. A.** della

The Birmingham Small Arms Co. Ltd.

Rappresentanti Generali per l'Italia:

SOC. AN. FRERA

MILANO
TRADATE

casione impigliati nella rete di Temi, da cui sarebbe augurabile che ognuno sapesse districarsi da sè.

Paul Painlevé et Emile Borel. « L'Aviation ». Pagine 266; L. 3,50. Paris, Felix Alcan, éditeur, 108, Boulevard Saint Germain.

Gli autori si sono sforzati di mettere a portata del più gran numero possibile di spiriti colti le linee essenziali della storia del « più pesante dell'aria ». Quest'opera non è per nulla un trattato teorico d'aviazione, però gli autori hanno creduto debito loro aggiungervi in appendice qualche dimostrazione della meccanica dell'aeroplano. Questo lavoro è perciò utilissimo ad una categoria importante di lettori e li prepara alla lettura d'opere più tecniche ed alle più progredite ricerche teoriche.

Docteur A. Sarramon. « L'Alpinisme ». Essai physiologique, sportif et hygiénique. Bordeaux, Imprimerie Moderne, A. Destout Aîné et C., 139, rue Sainte Cathérine.

E' uno studio esauriente ed illuminato di un argomento, che per la sua importanza moderna, meriterebbe d'essere meditato più di quanto non sia. L'alpinismo, come è il più benefico e più nobile fra gli *sports*, può riuscire il più pericoloso e dannoso, quando non venga trattato con razionalità di metodi e con severa preparazione. E' perciò che consigliamo la lettura di questo volume ai nostri soci.

« Annuario Navale 1910 ». Lega Navale Italiana. Roma, Tipografia Enrico Voghera.

Opera pregevole redatta con la collaborazione dei più noti specialisti della nostra Marina e stampa nazionale.

Canonico Enrico Sani. « Supplemento alla teologia morale, ossia pubblicazione di tutti i Decreti nuovissimi della SS. RR. Congregazione, commentati e spiegati ». Bagnocavallo.

Il presente fascicolo contiene un capitolo interessantissimo per i soci del Touring, una trattazione cioè in base ai principii della casistica sulla *vexata quaestio* del divieto fatto da alcuni arcivescovi ai sacerdoti della loro giurisdizione, di andare in bicicletta. Il caso è risolto qui in senso favorevole alla libertà da parte dei sacerdoti di fare del turismo anche col cavallo d'acciaio. Noi speriamo anzi che questo varrà a indurre le Autorità Ecclesiastiche ad eliminare ogni restrizione in proposito.

I. B. Supino. « La scultura in Bologna nel secolo XV, Ricerche e studi ». Bologna, Nicola Zanichelli.

L'importante argomento è trattato con diligente dovizia di documenti e con illuminata competenza di rilievi critici.

Giulio Balducci. « Il Palazzo Farnese in Caprarola (cinque secoli di vita politica tramandati dal pennello dei fratelli Zuccari). Roma, Officina poligrafica editrice, piazza della Pina, 53.

Il volume è una rievocazione interessante, trattata con rigoroso metodo storico, di un periodo importante della storia italiana, del quale rimangono ricordi perenni nell'arte di pittori illustri.

Libri ricevuti in dono.

« Snomen matkailijayhdistyksen Vuosikirja 1910 ». Helsinki 1910. Helsingin Sentraalikirjapaino.

Prof. Giuseppe Bruzzo. « Nella Valle del Setta ». (Appunti di geografia fisica). Bologna, Nicola Zanichelli editore.

« Annuario dei soci 1910 dell'Automobile Club di Torino. Torino, Officine Grafiche della S. T. E. N.

Mario Casalaina. Castroreale. « Monografia » Dizionario illustrato dei Comuni siciliani. Pubblicato da Francesco Nicotra, Palermo, piazza Sett'Angeli, 6. Pag. 253; L. 1,50.

SOVRACCOPERTURE "HUMBERT,, l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Già usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA,, in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI,, in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES — Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA,, (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.

U. DE BONMARTINI - Milano Via Plinio, 5 (Corso Buenos Ayres) Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

A tutti i membri del Touring Club Italiano saranno mandati i Cataloghi per Vetture e Cicli **DE DION-BOUTON**

Farne domanda alla Società Anonima Garages E. Nagliati, Firenze, Borgognissanti, 56, indicando il numero di tessera.

CARTA AUTOMOBILISTICA del T. C. I.

Foglio 1°: Italia Settentrionale e regioni limitrofe.

Scala: 650.000 — a 4 colori.

Misure del foglio: m. 1,14 × 0,75.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI:

Strade di grandi comunicazioni e quelle turistiche di interesse speciale — Distanze — Pendenze — Altimetrie — Dogane — Valichi di montagna — Ferrovie — Tramvie, ecc.

Contiene 78 piante di città (in tavole separate) con itinerarii di traversata interna ed esterna.

Prezzi:

TASCABILE per la comoda lettura al volante, rilegata a stacchi (vedi figura) . . . . . L. 3 —

TASCABILE DI LUSSO, montata su tela con custodia uso pelle . . . . . » 6 —

(Aggiungere L. 0,60 per avere i fogli franco a domicilio).

EDIZIONE MURALE, specialmente raccomandata agli alberghi e garages, per gli automobilisti di passaggio, montata su tela, verniciata. . . . » 8 —

Le spese di porto sono caricate in assegno.

La solidità è la caratteristica dei cicli

"SENIOR" con gomme POLACK

La più lunga e faticosa corsa di quest'anno, il secondo Giro d'Italia, lo ha dimostrato, portando al traguardo finale il maggior numero di corridori, senza soigneurs, senza meccanici, senza rifornimenti, trionfando per **sola bontà delle macchine** ed energia di corridori.

BONZI & MARCHI ✕ Via S. Nicolao, N. 1 ✕ MILANO

Filiale TORINO - Via Carlo Alberto, 9

« Manuale della Provincia di Como pel 1910 ». Pag. 635; L. 3. Como, Tipografia Editrice Ostinelli di Bertolini Nani e C.

G. Testa. « La Comète » (La Cometa di Halley). Pag. 42; L. 0,40. Saronno, Tipografia fratelli Benzoni.

Pasquale Bafile. « Per la guerra Greco-Turca ». Loreto Aprutino, Stabilimento Tipografico del Lauro.

— « In memoria del Re Umberto I ». Loreto Aprutino, Stabilimento Tipografico del Lauro.

— « V. Italica ». Loreto Aprutino, Stabilimento Tipografico del Lauro.

— « A. Silvi ». Loreto Aprutino. Stabilimento Tipografico del Lauro.

— « L'Annunciazione ». Loreto Aprutino, Stabilimento Tipografico del Lauro.

— « L'ultima parola di Messina ». Stabilimento Tipografico del Lauro.

— « Il Convento d'Ocre — Valle d'Ocre ». Loreto Aprutino, Stabilimento Tipografico del Lauro.

— « Il Castello d'Ocre ». Loreto Aprutino. Stabilimento Tipografico del Lauro.

Alessandro Alebardi. « Sulle Prealpi Bergamasche — Vade-mecum ». Ufficio di pubblicità Carnazzi, via T. Tasso, 15, Bergamo.

Demetrio Giudici. « L'orologio di Clusone ». Cenni storici-descrittivi. Pag. 38; L. 0,50. Clusone, Tipografia Editrice Giudici.

G. B. Intra. « Nuova guida illustrata di Mantova e dei suoi dintorni ». Pag. 175; L. 1. Mantova, Ditta Editrice G. Mondovì.

« Annuaire 1910 ». Touring Club de Belgique — 16.ème année sociale. Rue Royal (Passage de la Bibliothèque, 4), Bruxelles.

David Livi-Morenos. « Per la conquista dell'Adriatico » (Conferenza). Venezia, Premiata Tipografia-Libreria Emiliana.

— « Il proletariato peschereccio nel problema dell'Adriatico ». Venezia, Premiata Tipografia-Libreria Emiliana.

— « 20 anni dopo (1890-1910) per gli studî sul mare in Italia ». Venezia, Premiata Tipografia Libreria Emiliana.

David Levi-Morenos. « Come provvedere il credito ai lavoratori del mare per l'esercizio dell'industria peschereccia ». (Estratto dagli atti del primo Congresso Nazionale della Marina Peschereccia). Supplemento alla Rivista *Neptunia* Anno XXV. Gennaio-febbraio 1910. Venezia, Tipografia Emiliana.

Pietro Paucino. « La turbina a vapore *Parsons* ». Come è fatta e come funziona. Pag. 33; L. 3. Spezia, Cromo-tipo « La Sociale ».

Ing. Giuseppe Orlando. « Nuove tavole tacheometriche ». L. 5,50. Milano, 1910. Presso l'autore (via Revere, 10).

Dott. David Levi-Morenos. « Per la difesa della Pesca nell'Adriatico ». (Estratto dal fascicolo di gennaio 1910 della *Rivista Marittima.* Roma, Officina Poligrafica Italiana.

Ludovico Pastor. « Storia dei Papi dalla fine del Medio Evo ». Compilato col sussidio dell'Archivio segreto pontificio e di molti altri Archivî. Volume primo. Storia dei Papi nel periodo del Rinascimento fino all'elezione di Pio II. (Martino V, Eugenio IV, Niccolò V, Calisto III). Nuova versione italiana sulla quarta edizione originale del prof. Angelo Mercati. Roma, Desclée e C., editori, piazza Grazioli, 4.

Ludovico Pastor. « Storia dei Papi dalla fine del Medio Evo ». Volume IV. Storia dei Papi nel periodo del Rinascimento e dello scisma luterano; dall'elezione di Leone X alla morte di Clemente VII (1513-1534). Roma, Desclée e C., editori, piazza Grazioli 4.

A un cilindro
a due cilindri

"MOTO-RÊVE"
MILANO CORSO MAGENTA 27

Chiedere il Catalogo 1910-1911 (seconda edizione) portanti gli ultimi modelli

GOERZ
TRIÈDRE-BINOCLES
PHOTO-APPAREILS

In vendita presso i Negozianti di forniture fotografiche, e gli ottimi

C. P. GOERZ
Società per Azioni
BERLIN-FRIEDENAU, 115
LISTINO DI PREZZI GRATIS

Società Ligure
Piemontese
Automobili

TORINO
GENOVA

S

AUTOMOBILI
INDUSTRIALI

Vincitrici
di tutti
i concorsi
ufficiali.

SPA

AUTOMOBILI
DA TURISMO

Trionfatrici
di tutte le principali Riunioni
del 1909.

A

MOTORI PER
AVIAZIONE

Preferiti
per la loro
leggerezza
e solidità.

Gennaro Pagano di Melito. « Le rette di altezza ed altri calcoli di astronomia nautica ». Con figure ed otto tavole cromolitografiche. Pagine 47; L. 3,50. Livorno, Raffaello Giusti, editore.

Etienne Rey. « De l'amour ». Pag. 179; L. 3,50. Paris, Bernard Grasset, éditeur, 7, rue Corneille.

Oggero. « Guida della Provincia di Cuneo ». 1910. Anno VII. Comuni 263. Pag. 660; L. 2,50. Tipografia Pietro Oggero, via Liceo, Cuneo.

Giovanni Bertacchi « I Mille ». (Discorso detto l'11 maggio 1910, compiendosi il X lustro dello sbarco di Marsala nel Teatro Dal Verme. Iniziatore il Comune di Milano). Milano. A cura del Comune.

« Jahrbuch des Kaiserlichen Automobil-Clubs » und der mit ihm Kartellvertrag stehenden deutschen Automobil-Clubs. Jahrgang 1910. Berlin Gedruckt bei Imberg und Lefson in Berlin W. 9.

Pasquale Bafile. « Ai morti per l'indipendenza italiana » (Italica). Loreto Aprutino. Stabilimento Tipografico del Lauro.

« Elenco degli editori, librai e negozianti di musica d'Italia » con l'aggiunta di un elenco delle librerie Internazionali dell'estero. Pag. 252; L. 5. Milano, Associazione Tipografico-Libraria Italiana, corso Venezia, 16.

« Wanderbuch des Deutschen Radfahrer-Bundes ». Band IV. Ost-Deutschland-Bearbeftet von Gregers Nissen. Altona. Bundesfahrwart und Verlag des Deutschen Radfahrer, Bundes Essen (Kuhr).

Annuario Toscano ». Guida amministrativa, professionale e commerciale della regione. L. 8. Società editrice R. Bemporad e Figlio, Firenze. Completa d'ogni ragguaglio ed ottima sotto ogn rapporto...

G. Eiffel. « La resistence de l'air ». Examen des formules et des expériences. Pag. 255. L. 8. Paris. H. Dunod et E. Pinat, éditeurs, 47 et 49, Quai des Grands Augustins.

Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici per gli automobili che si recano all'estero.

Circolazione internazionale degli automobili.

Nell'intento di poter applicare al più presto — in attesa delle disposizioni definitive in corso di approvazione — le norme sulla circolazione internazionale degli automobili ritengo opportuno comunicare le seguenti disposizioni, alle quali le SS. VV. Ill.me vorranno attenersi per il rilascio del certificato internazionale di via e della targa internazionale, stabilite nella conferenza dell'ottobre 1909 a Parigi, per regolare la circolazione all'estero degli automobili immatricolati in Italia.

Il rilascio del certificato di via dovrà essere fatto, normalmente, dal Prefetto che ha emessa la licenza di circolazione della vettura. Il certificato di via potrà essere rilasciato anche dal Prefetto della provincia, nel cui territorio all'atto della domanda si trovi la vettura automobile; ma occorre, in tal caso, avvertire il Prefetto, nella cui provincia l'automobile trovasi immatricolato, per le opportune annotazioni nel registro relativo.

Per ottenere il certificato internazionale di via, il proprietario della vettura dovrà farne domanda al Prefetto, corredando l'istanza con la licenza di circolazione e coi certificati di idoneità dei conducenti, che si intendono far autorizzare a condurre

Guardarsi dall'acquisto dei vecchi modelli offerti a prezzi di liquidazione! I nuovi Modelli **RALEIGH** sono in vendita esclusivamente presso l'Agente Gen. per l'Italia: **Ettore Vezzoni, Via Orti, 4-6, Milano**

e presso i subagenti: Alessandro Gnocchi - Via S. Agnese 4, Milano

Bergamo - Gualini Luigi.
Bonferraro - Piacenza Giuseppe.
Caravaggio - Merlini Giuseppe.
Castano - Colombo Giosuè.
Castelfranco Em. - Bergamini Ildebr.
Cesena - Pedrelli Pompeo.
Chioggia - Maistrello Giovanni.
Contarina - Rossi e Soncin.
Correggio - Spaggiari Santini.
Crema - Vailati Archimede.
Este - Morosini Augusto.
Faenza - Gadoni Aristide.
Firenze - Marchi Guido.
Forlì - Carmellini Primo.
Ghedi - Giovanelli Augusto.
Goito - Tosi Uriele.
Livorno - E. Frassinelli Susini.
Lodi - Visigalli S.
Lucca - Sonnenfeld G.
Mogiia Gonzaga - Poltronieri Pietro.
Monselice - Cibotto Augusto.
Monza - Ripamonti Edoardo.
Nogara di Verona - Colombini Tacito.
Novi di Modena - Tardy Maurizio.
Palmanova - Di Biasio Antonio.
Parma - Pedrelli Ercole.
Pavia - Mattia Giovanni.
Pegognaga - P. Spaggiari e F.
Piacenza - Toscani Benvenuto.
Pieve Soligo - Meneghini Giovanni.
Pordenone - Fantuzzi Pietro.
Reggio Em. - Baldi e Orlandini.
Rimini - Bendandi Giovanni.
Roma - Succ. Sorelle Adamoli.
Seregno - Pontigia Domenico.
Sermide - Ferrari Riziero.
Soncino - D'Errico Alfonso.
S. Pietro in Gu. - Berto Giuseppe.
Treviso - Mattarollo Eugenio.
Vanzaghello - Fassi Virginio.
Verona - Zampini Augusto.

SPORT ALPINO

Il più ricco e variato assortimento del genere, nonchè abiti, stoffe e mantelline loden, presso

SARTORIA SUARDI con deposito LODEN DAL BRUN

MILANO — Via Dante N. 7

CHIEDERE CATALOGO

il veicolo all'estero. Dovranno anche presentare il modulo del certificato internazionale di via, e la targa internazionale; i cui modelli saranno trasmessi dal Ministero in pacco a parte per essere conservati negli uffici della Prefettura. In proposito si avverte che possono pure ritenersi validi sia i certificati di via, che le targhe internazionali, i quali portino, in alto o a lato, l'indicazione o il distintivo di una Associazione sportiva.

Il Prefetto, riconosciuti regolari i documenti presentati, accertato che pei conducenti non è stato in alcun modo disposto il ritiro del certificato di idoneità nè che i medesimi si trovano sottoposti a procedimento penale, rilascia il certificato internazionale di via, segnando nell'ultimo foglio del certificato stesso le indicazioni relative al veicolo ed ai conducenti desunte dalla licenza di circolazione e dal certificato di idoneità, e fissando nell'apposito quadrato, con timbro ad umido, la fotografia del conducente o dei conducenti. All'atto del rilascio del certificato di via, sotto la sorveglianza di un funzionario della Prefettura ed a cura dell'interessato, dovrà essere fissata stabilmente alla vettura, a fianco della targa normale di riconoscimento, quella internazionale, servendosi, per il fissaggio, di corda metallica e della tenaglia a punzone, già esistente presso le Prefetture.

Confido che le SS. VV. Ill.me vorranno dare tutta la loro cooperazione per il sollecito rilascio dei certificati di via suddetti agli automobilisti che ne facciano richiesta; e resto in attesa di un cenno di riscontro e di assicurazione.

Il Ministro
E. SACCHI.

La targa internazionale ed il libretto per la stesa della relativa licenza sono rilasciati dalla sede centrale del Touring Club Italiano e dai suoi uffici succursali di Bergamo, Como, Firenze, Genova, Torino, Udine e Venezia. Il costo di detta targa con unito libretto è di L. 2, alle quali si dovranno unire cent. 60 per l'invio franco di porto.

Tutti coloro, quindi, che intendessero recarsi all'estero col proprio automobile o motociclo dovranno innanzitutto richiedere agli uffici del Touring la targa ed il libretto sopraindicato per poter ottenere preventivamente dalla Prefettura la stesa e la vidimazione della licenza internazionale, nonchè la piombatura della relativa targa alla macchina.

COMUNICATI UFFICIALI

DOMANDA DEL GIORALE IL «SECOLO». — Al *Secolo* che ha domandato un premio del Touring di valore puramente morale che attesti l'interessamento del Sodalizio per la Corsa ciclistica «Ai mari, ai monti e ai laghi» il Direttore generale delibera di offrire personalmente un premio in una grande medaglia d'oro.

CONGRESSO DI AEROLOGIA A NAPOLI 22 OTTOBRE 1910. — Avuta comunicazione che in Napoli, promossa dalla Società Italiana per il progresso delle scienze, avrà luogo un Congresso Internazionale con una Sezione VI di Fisica terrestre e Meteorologia nella quale verrà continuata la discussione riguardante l'aerologia, iniziata al Congresso Internazionale di discipline scientifiche connesse all'aerolocomozione tenutosi a Verona agli ultimi dello scorso maggio; che il presidente di tale Sezione è il prof. Ciro Chistoni, membro della Commissione di Turismo Aereo del Touring, si delibera

VITTORIO ROSSI & C.

Via Ponte Seveso, 35 - MILANO - Telefono 97-55

Concessionari Esclusivi di tutta la produzione delle Officine Legnanesi

Automobili "WOLSIT"
Cicli "WOLSIT" = "LEGNANO" = "WOLA"

Agenti Generali per l'Italia dei Cicli ed Automobili "HUMBER"

Cicli "ORIO" della rinomata Fabbrica Nazionale dei F.lli Orio di Piacenza .. ..

Il più grande assortimento in TUBI DI ACCIAIO tirati a freddo senza saldatura in tutti i diametri e spessori.

Agenti Esclusivi delle Gomme per Cicli BERGOUGNAN di CLÉRMONT-FERRAND

Chiedere Catalogo 1910 dei Cicli "LEGNANO"

di dare voto favorevole acchè la Commissione di Turismo Aereo sia rappresentata a tale Congresso, con l'adesione del presidente della Commissione sen. Celoria e con la partecipazione di un membro della Commissione stessa prof. Pericle Gamba, direttore dell'Osservatorio Geofisico di Pavia.

RISTAMPA DELLE GUIDE VENETO, MARCHE, LAZIO. — *Bertarelli* osserva che della *Guida del Lazio* il testo è completamente rifatto e che sono stati dati ordini all Ufficio Cartografico per la preparazione dei profili come materiale illustrativo. La ristampa quindi del *Lazio* dovrà essere completamente fatta a nuovo sulla base di detto testo e di dette illustrazioni recenti.

Si delibera di ristampare le Guide regionali delle *Marche* e del *Veneto*.

CIRCA L'ISTITUZIONE DELLA TASSA DI SOGGIORNO NEI COMUNI. — Si prende atto con soddisfazione che, mercè l'opera dei deputati Da Como e Montù della Delegazione Parlamentare, il disegno di legge presentato dal Ministro delle Finanze intorno alla facoltà ai Comuni di istituire una tassa di soggiorno, è stato modificato dalla Giunta Generale del bilancio nel senso desiderato dal Touring e cioè che fosse incluso un articolo nel quale fosse statuito che il prodotto della tassa di soggiorno dovrà essere devoluto esclusivamente alle spese ritenute necessarie allo sviluppo delle stazioni climatiche o balneari con opere di miglioramento o di ampliamento o anche di semplice abbellimento.

PROPOSTA DELLA FEDERAZIONE ITALIANA DEI CONSORZI AGRARI PER UN CONCORSO FRA I CAPI STAZIONI FERROVIARI. — Si accoglie la proposta della Federazione Italiana dei Consorzi Agrari di istituire un Concorso promosso dal Touring Club Italiano fra i Capi-stazione aventi per oggetto la decorazione con fiori della stazione e delle adiacenze.

DOMANDA DELLA SOCIETA' PRO COMO. — Si delibera di aderire alla richiesta in data 15 luglio della Società Pro Como relativa ad una propaganda del Touring da farsi all'inaugurazione del Palazzo Giosuè Carducci, sede propria della Pro Coltura Popolare costituita in ente morale.

TRAVERSATA DELLE ALPI. — La Direzione approva che questa grande manifestazione di turismo aereo sia organizzata col concorso della Commissione di Turismo Aereo del Touring Club Italiano.

PER LA MONOGRAFIA TORINO-ESPOSIZIONE. — Si delibera di accogliere le proposte definitive enunciate nella lettera 16 luglio dalla Commissione esecutiva dell'Esposizione Internazionale di Torino 1911, relative alla pubblicazione di una Monografia Torino-Esposizione per parte del Touring in 150 mila copie del tipo delle Monografie che il Touring pubblica d'accordo colle Ferrovie dello Stato.

CROCIERA MOTONAUTICA TORINO-ROMA. — Si prende atto dei risultati sin qui ottenuti per la Crociera Motonautica Torino-Roma nei riguardi del contributo di Rimini che è stato chiesto in quindici mila lire e che sembrerebbe in ogni modo assicurato per diecimila, facendo centro per la composizione di un Comitato locale colà il nostro console Morosini, aiutato dall'avv. Cipolla, dai signori Tscheur, Schmidt, Fauki, Garavaglia e dal presidente della Camera di Commercio.

Si prende atto altresì che i delegati della Commissione di Turismo Nautico inviati a Stokolma e cioè il signor dott. Majnoni al quale si è unito poi spontaneamente il rag. Bongrani, hanno ottenuto notevoli affidamenti per la partecipazione di una diecina di imbarcazioni di quelle concorrenti alla Coppa Internazionale corsa in un *raid* marino da Stokolma a Göteborg e della possibilità di trasportare a Roma durante la Crociera 1911 l'iniziativa della Coppa Internazionale Marina detenuta dal Club Nautico Svedese.

CONGRESSO DELLA L. I. A. T. — Avuta comunicazione del programma del XII Congresso della L. I. A. T. che si terrà a Bruxelles dal 28 al 31 luglio, mantenuta la massima che non sia necessario per il Touring di farsi rappresentare ufficialmente; viste le proposizioni contenute nell'ordine del giorno, si delibera di dare la propria adesione alle proposizioni:

N. 6. — Nei rispetti dello studio delle misure da prendersi a fine di ottenere dai diversi Governi che il certificato internazionale di strada istituito dalla Conferenza Internazionale di Parigi, sia valevole per più passaggi dalla frontiera.

N. 7. — Che i velocipedi siano ammessi in tutti i paesi con le loro placche o altri segni prescritti nel loro paese d'origine colla proposizione principale che essi siano ammessi senza placche o segni quando non sono imposti dalla nazionalità d'origine.

N. 8. — Perchè sia istituita una statistica e un'opera di informazioni che sarà utile per gli Annuari, intorno alle formalità doganali della visita dei bagagli alle stazioni frontiere.

Football Articoli per Sport Pattini F.lli BRIGATTI Corso Venezia, N. 33 — MILANO — Tennis

Rappresentanti Cicli "MAINO,, e "ADLER,,

I NEGOZIANTI *e* RIPARATORI *che non avessero ancora ricevuto il Catalogo illustrato delle*

Biciclette e Serie | Abingdon - Dürkopp - Sun | Solar - Racer - Piper, ecc.

sono invitati a farne subito richiesta. — Essi vi troveranno anche un ricchissimo assortimento di Accessori *e di tutto quanto è necessario al loro commercio.*

CAMILLO OGGIONI & C.

9, Via Lesmi — MILANO — Via Ausonio, 6

N. 9. — Intorno all'abolizione delle dichiarazioni per le quali il proprietario rinuncia in anticipazione ad ogni rimborso per le avarie che alla bicicletta potrebbero derivare durante il trasporto in ferrovia.

N. 10. — Che l'Amministrazione delle strade ferrate dello Stato Italiano rinunci al visto dei biglietti per i viaggi circolari ed all'indicazione preventiva allo sportello della stazione di partenza del luogo di destinazione scelto dal viaggiatore e che essa si contenti di una constatazione alla stazione d'arrivo.

N. 11. — Intorno alle misure da prendere per arrivare a far sopprimere nei paesi ove esse esistono le tasse stabilite sui ciclisti e gli automobilisti che fanno un soggiorno di meno di tre mesi nel paese visitato.

N. 13. — Facendo una questione principale della presentazione del libretto internazionale di circolazione unificatore dei trittici presentato dal Touring Club Italiano avanti la mozione relativa alla necessità di uniformare e di dare alla validità del documento una durata sufficiente per le comodità del turismo.

N. 14. — Perchè siano fatte le pratiche necessarie ed energiche perchè la validità del trittico austriaco sia estesa a un anno e per un numero indeterminato di passaggi alle frontiere durante questo lasso di tempo.

N. 15. — Limitatamente però alle pratiche da farsi presso i Governi perchè il sistema del trittico per le automobili, per i canotti a vapore e per le imbarcazioni a vapore (e non per le biciclette come era proposto) sia generalizzato ed applicato nei paesi dove questo sistema non esiste ancora.

N. 19. — Per la soppressione da parte delle dogane italiane della prova della riesportazione dei velocipedi e per l'adozione del sistema liberale della Francia, Belgio e Svizzera.

N. 20. — Per l'uniformità in tutti i paesi dei regolamenti concernenti le ore di apertura degli uffici di dogana, i quali dovrebbero essere aperti tutto il giorno, senza interruzione a mezzogiorno, e tutta la notte.

N. 23. — *a)* In tutti i paesi dove l'entrata non è libera, estensione del regime di favore del trittico ai canotti a vapore e alle altre imbarcazioni;

b) Misure adatte a facilitare la circolazione internazionale;

c) Creazione di itinerari per fiumi, riviere e canali.

N. 24. — Esame delle determinazioni prese dalla Conferenza Internazionale di Parigi relative ai viaggi per via aerea. Comunicare la nostra memoria redatta dal prof. Buzzati.

N. 26. — Associarsi al voto che le Associazioni Internazionali nel dominio d'azione delle quali l'unificazione delle misure non è ancora stata realizzata, si preoccupino di assicurare questa unificazione appoggiandola sul sistema metrico.

CARTELLI INDICATORI

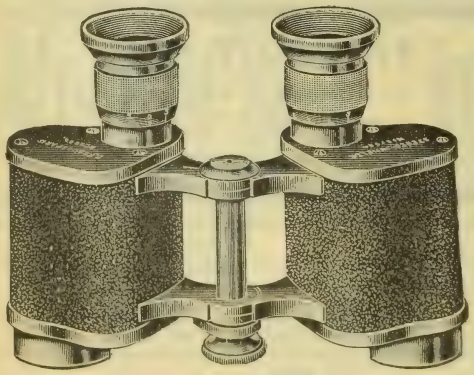
Sottoscrizione precedente	L.	72 760,75
Municipio di Asolo	»	65 —
Genio Civile di Campobasso	»	60 —
Dinamite Nobel, Avigliana	»	25 —
Conte Giulio Padulli, Cabiate	»	10 —
Municipio di Bertinoro	»	55 —
Municipio di Castelfiorentino	»	60 —
Municipio di Gussola	»	60 —
Municipio di Zoppola	»	10 —
Deputazione Provinciale di Cuneo	»	40 —
Municipio di Santa Maria la Longa	»	25 —
Royal Garage, Milano	»	20 —
Municipio di Castronno	»	160 —
Totale...	L.	73 350,75

Cartelli collocati a tutto il 31 *maggio:* N. 5331.

Stéréo Binoccoli Krauss

a Prisma

NUOVO MODELLO



Grande campo di vista — Extra luminoso

CATALOGO GRATIS E FRANCO

E. KRAUSS Ottico e Meccanico di precisione 21-23 Rue Albouy - Paris Xième

MICROSCOPI — APPARECCHI FOTOGRAFICI

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

CONSULENZA LEGALE.

Automobili a corsa eccessiva.

L'automobilista che spinge la macchina a velocità eccessiva non deve rispondere della contravvenzione prevista dall'art. 482 C. P., ma bensì di quella contemplata dal regolamento sulla circolazione dei veicoli semoventi. — Quando un reato in tutti i suoi elementi è contemplato da una legge speciale, questa deve essere senz'altro applicata.

E' improcedibile l'azione penale quando il verbale di contravvenzione non sia stato trasmesso all'autorità amministrativa per tentare la definizione amichevole mediante oblazione.

Sentenza della Prima Sezione Penale, in data 17 marzo 1910, della Corte di Cassazione di Roma, sul ricorso interposto da Rossotto Luigi di Francesco difeso dall'avv. Vincenzo Mocagatta, contro la sentenza 26 gennaio 1910 della pretura di Mongrando, che lo condannò a 15 lire di ammenda per contravvenzione alla Polizia stradale.

Visti gli atti, ecc., sentita la relazione, uditi i difensori... sentito il P. M. in persona del Sostituto proc. gen. cav. uff. Sansonelli che ha concluso pel rigetto del ricorso.

Ritenuto in fatto che Rossotto Luigi fu chiamato davanti al Pretore di Mongrando per rispondere di contravvenzione all' art. 482 C. P. in relazione all'art. 67 del Regolamento di Polizia stradale per avere il 31 agosto 1909 in una pubblica via di Mongrando spinto un' automobile con velocità eccessiva, superiore a quella consentita dal Regolamento e in modo pericoloso per le persone e per l'altra contravvenzione agli articoli 89 e 102 del Regolamento di Polizia stradale per non avere nelle stesse circostanze di tempo e di luogo ottemperato all'intimazione legalmente fattagli dagli agenti di fermare l'automobile.

Nel giudizio eccepì preliminarmente che trattandosi del reato previsto dall'art. 67 dovesse sospendersi il procedimento per tentare a norma dell'art. 100 la conciliazione in via amministrativa.

In merito sostenne la inesistenza della contravvenzione ascrittagli.

Il Pretore con sentenza 26 gennaio 1910 respinse l'eccezione preliminare nel riflesso che trattavasi non del reato previsto dall'art. 67, ma di quello previsto dall'art. 482 C. P. e condannò il Rossotto per tale contravvenzione all'ammenda di L. 10 e L. 5 pure di ammenda per l'altra contravvenzione agli articoli 89 e 102 di detto Regolamento.

Avverso questa sentenza ricorre in tempo utile il Rossotto, deducendo con mezzi principali, che furono ampiamente svolti da mezzi aggiunti:

1. — L'erronea applicazione dell'art. 482 C. P. in relazione all'art. 5 C. C. e violazione degli articoli 375 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo, 1865, e articoli 67 e 103 del Regolamento di Polizia stradale dell'8 gennaio 1905 perchè le disposizioni dei detti articoli 67 e 103 hanno abrogato per quanto riguarda le automobili, l' art. 482 C. P. del quale hanno ricopiato testualmente la dizione ed aggravata la penalità.

2. — Violazione dell'art. 100 in relazione agli articoli 67, 88 e 103 del Regolamento, perchè non poteva negarsi al ricorrente il diritto di chiedere di essere ammesso a norma dell'articolo 100 a fare oblazione, quanto meno pel secondo capo di imputazione, che non includeva il richiamo a disposizione del Codice Penale.

3. — Violazione degli stessi articoli sopraindicati, perchè la sentenza ritenne la procedibilità delle contravvenzioni al Regolamento di Polizia stradale, malgrado che il relativo verbale non si sia trasmesso all'autorità amministrativa pel tentativo di definizione amichevole mediante oblazione.

Attesochè per l'art. 100 del Regolamento di Polizia stradale dell'8 gennaio 1905, l'agente che redige un verbale di contravvenzione deve trasmetterlo in via gerarchica entro tre giorni al Prefetto se trattasi di strade nazionali o provinciali, o al

È uscito il Catalogo, nuovi modelli 1910, biciclette

GÖRICKE

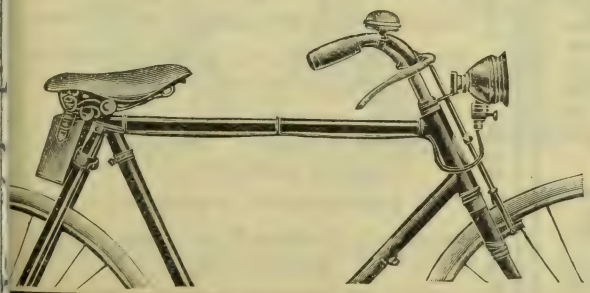
il massimo della perfezione in fatto di solidità, scorrevolezza ed eleganza.

Domandatelo alla Società

Göricke & Alterauge - Corso Indipendenza, 5 - Milano

Telefono 41-32

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili



CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI

Chiedere il nuovo listino alla Ditta

GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine

Sconto 10% ai soci del T. C. I.

BIELLA & C. MILANO Via Monforte, 19

Telefono 95-90

SOCIETÀ FORNITURE ELETTRICHE PER AUTOMOBILI

Depositari degli ACCUMULATORI HENSEMBERGER

Chiedere Cataloghi

meravigliosi biciclette tipo 1910

SWIFT

dimostrano che questa marca continua ad essere "LA MIGLIORE DEL MONDO,,

The Swift Cycle Co. Ltd. — Coventry

Agente per l'Italia: MARIO BRUZZONE, Corso Lodi, 15, Milano

In Milano: F. FARAVELLI - Via Meravigli, 15

Nel corrente mese uscirà il

I° ANNUARIO dell'AERONAUTICA

EDIZIONE **1910** DEL T. C. I.

CONTERRÀ:

STORIA - TECNICA - PRINCIPI SCIENTIFICI - DESCRIZIONE E NOMENCLATURA DEGLI APPARECCHI — CARATTERISTICHE ILLUSTRATE DEI PRINCIPALI TIPI — MATERIE PRIME — IMPIANTI FISSI — DELLE STOFFE E DEI TESSUTI — AEROLOGIA — METEOROLOGIA — SEGNALAZIONI — TABELLE DEI PESI, DELLE MISURE, DIMENSIONI, DEGLI SFORZI, ECC. — RECORDS E MANIFESTAZIONI SPORTIVE — CLUBS E ASSOCIAZIONI CHE SI OCCUPANO DI AERONAUTICA — SCUOLE E CAMPI DI AVIAZIONE — POSSESSORI DI AEROPLANI, DIRIGIBILI E SFERICI — INDUSTRIALI E COMMERCIANTI.

Prezzo: L. 6 ridotto a L. 3 pei soci del T. C. I.

Ordinazioni e vaglia alla Sede del T. C. I. - MILANO.

Biciclette STYRIA

Motociclette REPUBLIK

Casse forti **TANCZOS-VIENNA** sicure contro il fuoco e le infrazioni.

Macchine da scrivere HAMMOND

Automobili **Laurin-Klement** HP. 8-9 12-14 16-18 20-25 35-40 60

Jungbunzlau (Boemia)

(Vetture - Omnibus - Camions)

Costruttori delle automobili postali Cattaro-Montenegro.

Biciclette, Motociclette e Macchine da scrivere anche a rate, dietro referenze di primo ordine.

Chiedere cataloghi e certificati con riferimento al presente avviso alla Ditta I. WOLLMANN-PADOVA Rappresentante

Auto-Garage Centrale

MILANO

Vicolo S. Carlo, N. 3 (Via Monforte)

APERTO TUTTA LA NOTTE

OFFICINA

COSTRUZIONI - RIPARAZIONI

CARICA ACCUMULATORI

Forniture complete

Deposito e rifornimenti benzina con impianto di sicurezza brevettato - Misuratore automatico Assoluta garanzia.

Telefono 95-90 — provvisorio.

Telegrammi: Autocentral - Milano

Sindaco se trattasi di strada comunale, ed il Prefetto o il Sindaco devono dare notizia all'interessato della elevata contravvenzione, accennando in succinto al fatto contestato e dichiarandogli poter domandare di essere ammesso a fare oblazione.

Ora dagli atti risulta che gli agenti non diedero alcuna partecipazione al Prefetto di tale contravvenzione, ma la denunciarono direttamente al Pretore in guisa che il ricorrente non ebbe modo di fare l'esperimento conciliativo a norma dell'art. 100: egli in via preliminare sollevò in giudizio tale eccezione, presentando anche copia della domanda rivolta all'uopo al Prefetto.

Non poteva quindi a lui negarsi il diritto di tentare l'esperimento conciliativo mediante oblazione.

Erroneamente poi il Pretore ritenne che non era applicabile al caso la disposizione dell'art. 100, nel riflesso che trattavasi di contravvenzione all'articolo 482 C. P. Infatti a prescindere che il secondo capo di imputazione non includeva affatto alcuni richiami alle disposizioni del Codice Penale, perchè il non ottemperare all'ordine di fermarsi è contravvenzione prevista dall'art. 89 del Regolamento, è certo che in materia di automobili il detto Regolamento ha disciplinato in modo speciale tutto ciò che l'art. 482 C. P. contempla in genere sulla velocità pericolosa dei veicoli, aumentando anche la penalità per tali contravvenzioni. E quando un fatto in tutti i suoi elementi è contemplato da una legge speciale, deve quest'ultima essere applicata; senza dire che nell'atto di citazione era espressamente richiamato l'art. 67 del Regolamento.

Nè è esatto quanto si ritenne dal Pretore, che l'art. 67 disciplini solamente la misura della velocità, senza preoccuparsi del pericolo delle persone, perchè basta dare uno sguardo al complesso di detto articolo, per rimanere convinti che in esso è previsto appunto il pericolo di accidenti, a persone e ad animali e di spavento per quest'ultimi. Insomma, si riprodusse nell'art. 67 testualmente per le automobili ciò che per tutti i veicoli in genere è disposto all'art. 482 C. P.

Atteso che avendo la sentenza del Pretore violate codeste disposizioni di legge, meritano di essere accolti i due mezzi principali del ricorso e la sentenza va annullata.

Per questi motivi, la Corte accoglie il ricorso di Rossotto Luigi avverso la sentenza del Pretore di Mongrando del 26 gennaio 1910, e conseguentemente la cassa rinviando la causa per nuovo esame al giudizio del Pretore di Biella.

Soci benemeriti.

Arado rag. G. B., Savona — Biaggi Luigi, Bellinzona — Ciarlo Agostino, Fornaci — Cocconcelli Alberto, Reggio Emilia — Cortesi Achille, Brescia — Delser Carlo, Martignacco — Geromini Emilio, Milano — Lattes Frias Emilio, Buenos Ayres — Maritano Giacomo, Villarbasse — Masinari prof. Ernesto, Cremona — Micheli cap. Luigi, Milano — Pirovano rag. Francesco, Milano — Pomardi Giulio, Roma — Romice Luigi, Pietroburgo — Rossi Gino, Roma — Solera Michele, Torino — Tinti avv. Edoardo, Benevento.

TOTALE N. 1685.

Soci quinquennali.

Antonioli Giuseppe, Trobaso — Apostoli Edoardo, Lugano — Apostoli Giacomo, Lugano — Arrigoni Carlo, Milano — Barberis Vincenzo, Torino — Bazzano Carlo, Acqui — Brillante Romeo, Massaua — Console Domingo, Rio Cuarto — Crosta Innocente, Gallarate — Invitti Ambrogio, Milano — Lenzino Gaetano, Sori — Marazzi Gaetano, Cesano Boscone — Marchetti Luigi, Siena — Migliardi ing. Giovanni, Savona — Paganini Paolo, Spezia — Parodi Ridolfo, Rivarolo Ligure — Romanazzi Carducci march. Guglielmo, Napoli — Setti Lodovico, Borgo S. Donnino — Stiebel baron Karl V., Firenze.

Premiato Stabilimento Artistico Industriale
AUGUSTO GEROSA
MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)
INCISIONI — SMALTI — MINIATURE
Oreficerie ed argenterie smaltate
STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI
Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.
Coppe con fregi smaltati
Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

PNEUMATICI
BATES
dell'antica fabbrica W. & A. Bates Ltd. di Leicester
Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

PREMI AI SOCI BENEMERITI DEL T. C. I.

VIAGGI GRATUITI

PER VISITARE LE ESPOSIZIONI DI ROMA E TORINO 1911

TOCCANDO LE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALIA CON BIGLIETTI FERROVIARI CIRCOLARI-COMBINATI.

Secondo quanto venne pubblicato nella *Rivista* di febbraio ricordiamo che:

I. - I soci che presenteranno da oggi al 1 dicembre 1911 (anche ad uno per volta) non meno di **15** nuovi soci i quali si *provvedano in pari tempo degli arretrati della Carta d'Italia* del Touring (28 fogli se presentati durante il 1910, 36 fogli se presentati durante il 1911) avranno diritto ad avere **gratuitamente** uno dei seguenti biglietti di seconda classe:

a) Milano, Firenze, Roma, Genova, Torino, Milano.
b) Milano, Venezia, Firenze, Roma, Genova, Torino, Milano.
c) Milano, Genova, Roma, Torino, Milano.

II. - I soci che alle condizioni sopradette presenteranno non meno di **20** nuovi soci, avranno diritto di avere **gratuitamente** uno dei seguenti biglietti di seconda classe:

a) Milano, Venezia, Firenze, Roma, Napoli, Roma, Genova, Torino, Milano.
b) Milano, Venezia, Ancona, Foggia, Napoli, Roma, Firenze, Genova, Torino, Milano.
c) Milano, Genova, Roma, Napoli, Roma, Genova, Torino, Milano.

III. - Chi presenterà non meno di **20** soci come sopra, avrà diritto ad avere **gratuitamente** un biglietto di seconda classe per visitare l'Italia, seguendo il percorso: Milano, Venezia, Ancona, Foggia, Taranto, Reggio, Messina, Catania, Palermo, Napoli (via di mare o via di terra), Roma, Genova, Torino, Milano.

MEDAGLIE

Continuano ad essere in vigore i premi di benemerenza costituiti da medaglie da assegnarsi come segue:

Ai soci che avranno procurato nel 1910 *una nuova adesione* coll'acquisto in pari tempo del blocco dei 28 fogli arretrati, verrà assegnata una medaglia speciale di **Bronzo** (vedi figura di destra).

La stessa medaglia in **argento** verrà assegnata a quelli che alla medesima condizione avranno procurato *due soci*.

I soci che conseguissero nel 1910 la medaglia di bronzo potranno cambiarla in quella d'argento presentando un'altra iscrizione coll'acquisto del blocco dei fogli arretrati della Carta d'Italia e previa restituzione della medaglia in bronzo già ricevuta.

Inoltre: I. - Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato *Benemerito* e riceve una *Medaglia artistica d'argento* (vedi figura di sinistra).

II. - Chi presenta 50 inscrizioni ha diritto alla *Grande Medaglia d'argento*.

III. - A chi presenta 100 soci viene assegnata una *Medaglia d'oro*.

Avvertenza. - L'adesione vitalizia conta per tre adesioni; il passaggio da socio annuale o quinquennale a socio vitalizio conta per due adesioni.

Richiedere l'opuscolo di propaganda contenente le norme, disposizioni e le schede necessarie per concorrere alle benemerenze sopramenzionate. Viene spedito Gratis dietro semplice biglietto da visita recanti le iniziali O. P.

Elenco dei Candidati

a Soci del T.C.I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Giugno 1910

SOCI VITALIZI (*)

ACQUAFREDDA, Marsicano Giovanni — BOCCA DI MAGRA, Fabbricotti cav. Carlo Andrea — BORDIGHERA, Gibelli Pietro — BUENOS AYRES, Castiglioni Angelo — FIRENZE, Niccolai Gamba Castelli Gino — GALLIATE, Alberio Ambrogio — LUGANO, Società Navigazione e Ferrovie pel Lago di Lugano — MILANO, De Marchi dott. Marco; Turati conte comm. Vittorio — NIZZA, Galati di Riella comm. Amedeo — NOVALESA, Cimaz Maurizio — OLIVETTA S. MICHELE, Gastaldi Felice — ONEGLIA, Amoretti Armando — RIO ACRE, Deremedio Raffaele — ROMA, Agostini Marcello; Giovannini Enrico — TORINO, De Luca cav. Pietro — VENEZIA, Walther Carlo — VITTORIA, Carfi Linares Giov. Battista — XAPURY, Lopez Manoel Joaquin.

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Vitale Michele.
Acqui. — Bazzano Carlo, Cornaglia Francesco, Voglino Luigi.
Arquata Scrivia. — Barca Florentino L.
Carpeneto d'Acqui. — Tasca dott. Alessandro.
Casale Monferrato. — Ubertis avv. Carlo.
Novi Ligure. — Toniolo Piero.
Ozzano Monferrato. — Lucca Piero.
S. Marzanotto d'Asti. — Perotti Giuseppe Angelo.
Tortona. — ROSSI GIUSEPPINA, Soldani Antonio.
Valenza Po. — Graziano Giuseppe.
Valpeglino. — Chiara Giovanni, Pelizza Giovanni, Semino Pasquale.
Volpedo. — Pelizza Domenico, Ravioli Emilio.
ANCONA. — Baumann Carlo, Giuliani Lepanto, Maillet Tito, Mattatia Moisè, Padovano Ugo, Pedoja ing. Emilio, Perini cav. cap. Oreste.
Castelfidardo. — Società Ciclistica « Celeritas ».
Chiaravalle. — Giaccaglia Aristide.
Fabriano. — Guerci Romolo.
Senigallia. — Padovano Remo, Pupazzoni Giuseppe.
AQUILA. — Cozza Alberto, Feneziani Berardino.
Avezzano. — Mele Mario.
AREZZO. — Bencini Dante, Chieli Emilio, De Bacci avv. Umberto Mario, Ghezzi Antonio, Vivarelli Giuseppe.
ASCOLI PICENO. — Unione Sportiva Picena.
Carassai. — Rossi Remo.
Fermo. — Marinucci Guido, Monti comm. avv. dott. Giambattista, Monti Giulio, Rossi dott. Romualdo. Tafuri avv. Giovanni.
S. Benedetto Tronto. — Cornacchia barone Guido, Società Mandamentale Tiro a Segno.
BARI. — Abbruzzese Bernardino, Anelli Gabriele, Panetta Giuseppe, Saffioti Salvatore Amilcare, Società di Navigazione « Puglia », Zaccaro ing. Giuseppe.
Bitonto. — Ambrosi ing. Salvatore.
Cisternino. — De Vitofranceschi Giuseppe.
Modugno. — Giampaolo Domenico.
Noci. — Passeri Celestino.
BELLUNO. — Berardi cav. ten. col. Gabriele.
Calalzo. — Vascellari Valentino.
Pieve di Cadore. — Burrei Igino, Ferrero avv. Giovanni.
Seren di Feltre. — Secco Claudio.
Tai di Cadore. — Sala cap. Olivo, Sforzini ten. Celestino, Smaniotto ten. Ercole.
BENEVENTO. — Cirelli avv. Leopoldo, Lamparelli Antonio.
S. Lorenzo Maggiore. — Pezzullo Vincenzo.
BERGAMO. — Crotta Antonio, Gardi Ettore, Longhi Pietro, Lussana Arnaldo, Onetto rag. Carlo, Vesco don Luigi.
Bonate Sotto. — Angioletti Celso.
Castro. — Foresti Francesco.
Clusone. — Pedrocchi cap. Ettore.
Fontanella. Bergamaschi Antonio.
S. Giovanni Bianco. — Wedenissouz dott. Wladimiro.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia. L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

In vendita solamente presso i Negozianti di apparecchi fotografici e accessori.

SATRAP

Carte fotografiche e sviluppatore

Chemische Fabrik auf Aktien (vorm. E. Schering)

Sezione Fotografica ▣ Charlottenburg, Tegeler Weg 28-33

BOLOGNA. — Barbieri Enrico, Bassini Pietro, Bozzani rag. Giacomo, Coltelli Michelangelo, Golfieri Alfredo, LambertiniAlberto, Poggi Francesco, Raimondi Torquato, Romagnoli Renato, Stanzani Innocente.
Granarolo Emilia. — Soldati Sergio.
Medicina. — Amaturo Francesco.
S. Giovanni Persiceto. — Lodini Oreste.

BRESCIA. — MAZZOLDI FRESCHI ALBERTINA, Vitali Luigi.
Bassano Bresciano. — Maraccani G. Battista.
Breno. — Tosana Michelangelo.
Gavardo. — Braga Antonio.
Gorzone. — Dogini Pietro.
Lonato. — Ferraroni avv. Arturo.
Sopraponte. — Bertuetti Gaspare.
Trenzano. — Papagno Antonio.
Cagliari. — Cambazzu Mario, Valenti prof. Valentino, Zara Alberto.
Oristano. — Circolo di Lettura.
Villarios Masainas. — Piras Francesco.

CASERTA. — *Vitulazio.* — De Domenico Domenico.

CATANIA. — Azzolini sott. Giuseppe, Cancellieri Gaetano, Castelfranco Aldo, Conti Antonio, La Piana sottot. Basilio, Sala Antonio, Sciuto sottot. Giuseppe.
Mineo. — Tamburino Capuana Giuseppe.
Mirabella Imbaccari. — Novello geom. Salvatore.
Misterbianco. — Faraone Ettore.
S. Michele di Ganzeria. — Costa dott. Martino.

CATANZARO. — *Cirò.* — Giglio Luigi.
Cotrone. — Cavaretti Matteo.
Falerna. — Corsani Emilio Ferdinando.
Serra S. Bruno. — Manganella Antonio.

CHIETI. — *Castelfrentano.* — Cavacini dott. Francesco.
Vasto. — Cordella dott. Tomaso.

COMO. — Belgeri Ettore, Berizzi Silvio, Boizini Antonio Pio, Buschi dott. Attilio, OLGINATI CARLOTTA, Tagliabue Nestore.
Albese. — Società Sport Club.
Camnago Volta. — Longatti Leonardo.
Canzo. — Citterio Gilberto.
Castiglione d'Intelvi. — Zanetti Carlo.
Laglio. — Cetti avv. Ferdinando, Minoretti Francesco, Tabacco Clemente, Valerio Alessandro.
Lonate Ceppino. — Bossi don Giuseppe.
Lucino. — Butti Teodoro.
Montano Comasco. — Tettamonti Elia.
Porlezza. — Bianchi Giulio, Galli don Carlo.
Porto Ceresio. — Rosso Luigi.
Tradate. — Flain Nicola.
Vedano Olona. — Santandrea Carlo.
Viggiù. — Rizzi Ettore.

COSENZA. — Serafini geom. Felice.
Cervicati. — Mungo Pasquale.
S. Marco Argentano. — Filosa Pasquale.
Scalea. — Manco Fiore, Pezzotti Emilio, Sanseverino Raffaele.

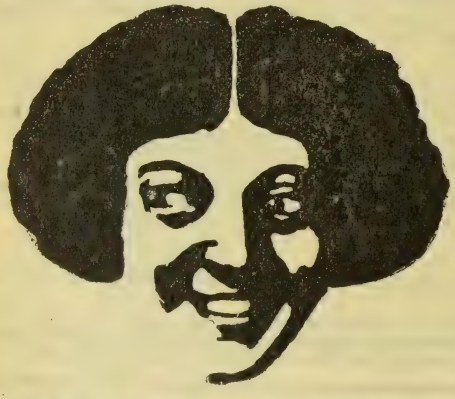
CREMONA. — Bellini Fulvio, Ruggeri Ambrogio.
Cappella Picenardi. — Lucini Umberto.
Olmeneta. — Ruggeri Giuseppe.
Paderno Cremonese. — Ghidoni don Antonio.
Romanengo. — Dahl Guglielmo.
Solarolo Rainerio. — Piva Lorenzo.

CUNEO. — *Barge.* — Biressi Emilio Clemente.
Bra. — Mina Pietro.
Pollenzo. — Mossino Oreste.
Saluzzo. — Devalle Vincenzo, Lobetti Bodoni Giovanni.
Savigliano. — Campra Ernesto.

FERRARA. — *Argenta.* Cogolli Aldo.
Bondeno. — Malaguti Agostino.
Cento. — Alberghini Cesare, Dinelli Giuseppe, Fioravanti Antonio, Meloni Romeo.

FIRENZE. — Barsotti Guglielmo, Bicchierai Giulio, Cavalleri col. cav. Enrico, Chesne Dauphine ing. Mario, De Baro Roberto, Grassi prof. Carlo, Hanxhurst M.me W., Lari sottot. Giovanni Giuseppe, Montelatici avv. Nello, Pieri Giovanni, Pozzolini ing. Luigi, Ricchetti Geminiano, Stiebel baron Karl V., WARD FAY FLORA, Zaniratti Ferruccio, Zaniratti Pilade.
Brozzi. — Vescovini Giovanni.
Rufina. — Cei Adolfo.

FOGGIA. — *Cerignola.* — Rubino prof. Giuseppe.
Sansevero. — Totaro don Bernardino.
Serracapriola. — Giuliani don Vincenzo.



L'avete visto?

il nuovissimo Catalogo illustrato di articoli diversi quali:

LAWN-TENNIS, FOOT-BALL, PATTINI A ROTELLE, LETTI E MOBILI PIEGHEVOLI DA CAMPO, TACCHI DI GOMMA, CESTE GIAPPONESI, ROULETTES, BIGLIARDINI „CARAMBOLAGE" ECC.

di A. RAIMONDI
S. Vicenzino, 4
MILANO

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Le Lastre SCHLEUSSNER
le più raccomandabili per paesaggi e lo sport
Listino a richiesta.
Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.

FORLI' — *Bertinoro.* — Municipio.
Capocolle. — Zavagli Decio.
Riccione Marina. — Circolo Caccia e Tiri, Del Bianco Luigi.
Savignano Romagna. — Antonioli Antonio.
Teodorano. — Giunchi Mansueto.
GENOVA. — Bava Carlo, Bazuro Andrea, Benvenuto Raffaele, Binda Antonio, Borzone Francesco, Boselli Silvio, Canevaro ing. G. B., Capurro don Egidio, Cardinale Serafino, Carrega Adolfo, CARREGA marchesa FAUSTINA, Carrega Remigio, Castaldi Arturo, Cavero Nicola, Clavarino Mario, Cristina Ugo, Cucchi Alfredo, Delminio Pietro, Delpino Giuseppe, Dolcino Carlo, Gallino Luigi, Ghiorzi Ernesto, Goldstaub Giuseppe, Jaccarino rag. Pietro, L'Associazione « Giovane Italia », Lavagetto Paolo, Massa Ferdinando, Mocelli Natale, Montobbio Antonio, Orate Mario, Ottaggio Giuseppe, Paganelli Giovanni, Parodi Giovanni, Passano Luigi, Piana G. B., Piccardo Mario Angelo, Poggi M. E., Prosperi Alfredo, Pucci Alessandro, Pullega Pilade, Ravera Attilio, Revel Roberto, Rocco Raffaele, Sciaccaluga G.B., Torrielli not. G. Batta, Verde Pio, Villani Angelo, Vita Vitale Giuseppe.
Bolzaneto. — Fioramonti Giacomo.
Cengio. — Valeri Filippo.
Doria Struppa. — Peschiera Eugenio.
Lavagna. — Podestà Federico.
Montoggio. — Penza Luigi.
Plodio. — Badano don Luigi.
Pra Ligure. — Circolo Sportivo « Juventus ».
Quarto al Mare. — Bolens Napoleone, Sgheri Pietro.
Rivarolo Ligure. — Parodi Ridolfo.
S. Pierdarena. — Haupt cap. Eugenio.
Savona. — Aonzo rag. Giacomo, Bertolotto rag. Paolo, Falco Gaetano, Ferro Antonio, Massa Edoardo, Migliardi ing. Giovanni, Veraudo rag. Pietro.
Sori. — Lenzino Gaetano.
Spezia. — Bertocchi Vittorio.
Spotorno. — Natino Giovanni, Zerbino Giacomo.
Valleggia. — Gambetta Lorenzo.
Varazze. — Baglietto Crayon Francesco.
GIRGENTI. — *S. Margherita Belice.* — Gonzales geom. Goffredo.
GROSSETO. — *Orbetello.* — Barabino Vincenzo, Dionisi Giovanni.
LECCE. — Del Bene avv. Agostino.
Brindisi. — Lucente sottot. Ettore.
Gallipoli. — De Vito Alfredo, Negro Quintino, Piccolo Alfredo.
Maglie. — Sticchi Silvio.
Taranto. — De Leonardis geom. Nicola.
LIVORNO. — Barsotti Vasco, Ducci Cesare, Galeazzi Renato, Tanzini Armando.
Isola di Pianosa. — Cristofori dott. Orsino.
LUCCA. — *Bagni di Lucca.* — Club Sportivo.
Bagni Montecatini. — Pasquali Arturo, Rubini Pietro, Società Concessionaria R. Terme, WITTWER LINA ved. PELLEGRINI.
Barga. — Cecchini Giuseppe.
Borgo a Buggiano. — Bianchi Ernesto.
Pescia. — Giaccai Siro.
Pieve a Nievole. — Arrigoni Arrigo, Gori avv. Goro.
MACERATA. — *Civitanova.* — Pistilli Antonio Fiorello.
Treia. — Farabollini avv. Antonio.
MANTOVA. — *Carbonara Po.* — Freddi don Dante.
Gonzaga. — Conti dott. Ettore.
Marcaria. — Savi Angelo.
Quistello. — Canossa Aristide.
Revere. — Pedretti Luigi.
Romanore di Borgoforte. — Gaidella Ermes.
Sermide. — Bazzoli Enrico.
Volta Mantovana. — Franzini Romano.
MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Armani Gino, Vivarelli arch. Francesco.
MESSINA. — Gagliardi ten. Carlo.
Taormina. — Misuraca ing. Vincenzo.
MILANO. — Anghinelli Luigi, Arrigoni Carlo, Aschieri Piero, Astolfi Antonio, Beretta Paolo, Bianco Tomaso, Bonfatti Luigi, Boni dott. Enrico, Borellini Gaetano, Bottigelli Luigi, Breschi Goffredo, Brivio Luigi, Brocca Giuseppe, Brusa Carlo, Bruschera Mario, Caimi Marco, Capelli Vincenzo, Cavenago Orlando, Centemeri Gerardo, Ce-

Dr G. LANGBEIN & Co. MILANO - Via Kramer, 32
Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI
Sede in MILANO - Corduso, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1908 L. 15 067 969, 98
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITA' CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA
Società Anonima — Capitale L. 105.000.000 interamente versato
Fondo di riserva ordinario L. 21.000.000 — Fondo di riserva straordinario L. 14.000.000
Sede Centrale: MILANO ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO-ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA LIVORNO - LUCCA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA ROMA - SALUZZO - SAVONA - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA
Rappresentanze a TUNISI, presso Banque Commerciale Tunisienne
BRASILE, presso Banco Commerciale Italo-Brasiliano

rati Francesco, Chierici prof. Arturo, Cigada Giovanni, Cima Marziale, Colombo Emilio, Comolli Antonio, Comolli Ercole, Consonni Paolo, Conti Angelo, Conti rag. Camillo, Crivelli Giacomo, Della Bona sottot. Guido, De Marsico Cesare, Devillers Edmondo, Ditta Gibello, Marini e C., Dolara Felice, Donzelli Paolo, Eggli Giovanni, Fogliata Giov. Battista, Fontana Cesare, Friedmann Giovanni, Gamba Carlo, Gasparetti Guglielmo, Gattoni Attilio, Gelmini Luigi, Labalmè Pietro, L'Abbate Nicola, La « Croce Verde », Lange Carlo, Lazzarini Enrico, Luraghi Francesco, Luvoni Paolo, Macchi Giulio, Maldura Elpidio, Mancini Rodolfo, Manzoni rag. Carlo, Marchetti Giuseppe, Mariani Battista, Marini Luigi, Martinengo conte Cesare, Martinengo Paolo, Massera Luigi, Mazzola Daniele, Mazzucchetti Eugenio, Moggia Francesco Ferruccio, Monti Antonio, Moschieri Alfredo, Mostacchi Luigi, Nidasio Augusto, Pateri Giovanni, Pavan Ovidio, Perla cav. Vincenzo, Peroni Filippo, Pistoja sottot. Guido, Podio Vittorio, Porraneo Pacifico, Profili dott. Oreste, Ravizza Giuseppe, Reich Oskar, Rivera Carmelo, Rizzi Carlo, Ronchi Averardo, Rossi Cesare, Rumbolo rag. sottot. Ignazio, Sacchelli Carlo, Saita rag. Luigi, Santandrea Virginio, Santini Carlo, Santoro Gaetano, Schwarzl Rodolfo, Seveso Aristide, Simoni Renato, Simonetta Rangoni Luigi, Società Italiana Prodotti Alimentari Maggi, Storti Eugenio, Ufficio Emigrazione Società Umanitaria, Ufficio Tecnico Giovanni Hensemberger, Vallara padre Luigi, Varisco Natale, Veronesi Pietro, Vigna Gerolamo, Vigoni Ugo, Villani Giuseppe, Zoppelli Emilio.

Bovisa. — Viganò Amedeo.
Busto Arsizio. — Genoni Giovanni.
Busto Garolfo. — Sala Guido.
Castano. — Griffanti Ercole.
Castellanza. — CACCIA ANNA MARIA, Caldiroli Giovanni, Cerini Piero, Colombo Luigi, Macchi Carlo, Salmoiraghi Giuseppe.
Corbetta. — Caremi Giuseppe, Pagani Enrico, Saracchi Carlo.
Cornaredo. — Airaghi Giuseppe.
Crescenzago. — Arrigoni rag. Luigi.
Ferno. — Angiolini Mario.
Gallarate. — Cattaneo Ambrogio, Rumi rag. Amilcare.
Gorla Primo. — Didoni Luigi, Maccagni Carlo.
Legnano. — Cairoli Giovanni, Gavirati Carlo.
Livraga. — Corbellini Raffaele.
Lodi. — De Stephanis Croce, Lunghi Alfredo, Zorzanello Antonio.
Magenta. — Brocca comm. Giuseppe.
Masate. — Chiesa Pietro.
Monza. — Berva Eugenio, Giani Riccardo, Santamaria Enrico, Spreafico Ugo, Vismara Leone.
Nerviano. — Canavesi don Gaetano.
Olgiate Olona. — Colombo Eliseo.
Trezzo d'Adda. — Ambrosini Alessandro, Baraldini Alfredo, Bernacchi Rodolfo, Comolli Enrico, Redaelli Rinaldo.
Vignate. — Ingannamorte Carlo.
MODENA. — Ognibene Giuseppe, Segre Ramberto.
Bomporto. — Cagliumi Ettore.
Carpi. — Bontempelli Massimo.
Formigine, — Pedrazzi Osvaldo.
Fornaci. — Borghi Ivaldo.
Maranello. — Manni Remo.
Montefiorino. — Coriani Achille.
Sassuolo. — Ruini Attilio.
Vignola. — Silvestri Carlo.
NAPOLI. — Allin ing. B. C., Binghann W. O., Caro comm. prof. dott. Orazio, Carravetta Antonio, De Fabritiis Nicola, De Luca Umberto, Giorgiacodis Giorgio, Joima Alessandro, Massa Michele, Matrone Antonio, Pezzella rag. prof. Gennaro, Pironti Michele, Ragno ing. prof. Saverio, Reale Emilio, RICCO NICOTERA SILVIA, Sala Ritrovo Caporali 11° Reggim. Bersaglieri, Schmidt Ferdinand, Trenti rag. Massimiliano, Turrisi Grifeo Giuseppe.
Casoria. — De Stefano cav. Giacomo, De Stefano Venturino.
Castellamare di Stabia. — Circolo Giovanile Stabiese.
Torre del Greco. — Borrelli Domenico.
NOVARA. — Bacuzzi Alessandro, Zauner Annibale.
Baceno. — Delorenzi Riccardo.
Biella. — Bettmann dott. Roberto, Bravo Eugenio, Masserano Giuseppe, Onesti Pietro, Roccavilla prof. Alessandro, Sormano cav. Primo.

Quando vi deciderete all'acquisto d'una bicicletta, rivolgetevi ad una marca la quale possa garantirvi la massima soddisfazione. Potrete essere sicuri che troverete tutti i requisiti di un massimo conforto, eleganza e solidità in una

Bicicletta

TRIUMPH

la migliore macchina che l'industria ciclistica inglese ha saputo ideare.

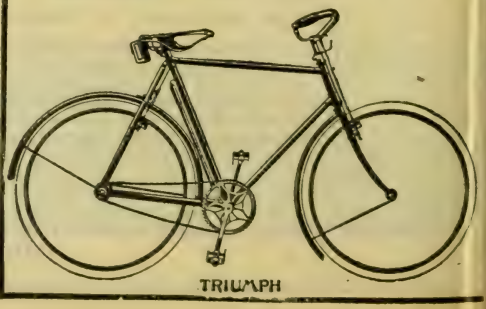
Nessun'altra marca può darvi pari soddisfazione a quella che possiamo offrir noi, non potendo alcun altro fabbricare nelle medesime ideali condizioni di cui ci troviamo noi.

In ogni modo chiedete il Catalogo, che si spedisce gratis e franco, alla

The Triumph Cycle Co. Ltd. Coventry (England)

o ai nostri rispettivi Agenti; certo vi interesseranno i dettagliati particolari in esso contenuti.

MILANO - Palmiro Zignone succ. Attilio Beretta, Corso Porta Romana, 65.
ANCONA - A. Marchetti & Co., Via XX Settembre.
AREZZO - Auto Garage Perugia.
BERGAMO - Paolo Brignoli, Via Paleocapa, 1.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco, 41.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Via Goito, 5-7.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
GENOVA - A. Pelucco, Via Colombo, 6 rosso.
LIVORNO - G. Gambini, Via Aurelio Saffi, 1.
LODI - Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Corso C. Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Emanuele.
PERUGIA - Soc. An. Auto-Garage Perugia, Piazza Vitt. Emanuele
PESCARA - D'Aurelio Melfino, Corso Manthonè, 100
RAVENNA - A. Zuffetato, Via Mazzini, 5.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.
TREVIGLIO - M. Setti - Velocipedi.



Borgosesia. — Ariano Achille, Ariano rag. Giuseppe.
Cheglio. — Gagliardi Filippo.
Cigliano. — Peccora don Antonio.
Grignasco. — Bertini Casimiro, Marola Giovanni, Sporting Club.
Oleggio Castello. — Del Caldo Carlo, Dionisi Manfredo, Formentini Luigi, Gatti Luigi, Giorgi Giovanni, Giudici Rodolfo, Limonta Innocente, Pedroli Giuseppe, Pia Luigi, Roncoroni Alfredo, Turrini Adriano, Vecchietti don Fiorenzo, Viganò Giuseppe, Zonca Luigi.
Prato Sesia. — Ferrari Baldassare.
Trobaso. — Antonioli Giuseppe.
Valle Mosso. — Trabucco Leone.
PADOVA. — Cardillo Vincenzo, Menini cav. Elia, Pafundi ten. Giuseppe, Priolo Giovanni, Rolletto cap. Enrico, Tassini sottot. Ugo, Zambusi cap. Luigi.
Bagnoli di Sopra. — Bognin Gaetano, Capuzzo Mansueto, Gurian Umberto, Penon G. B., Rasi G. B.
Montagnana. — Spighi don Panfilo.
PALERMO. — Calcagno rag. Giorgio, Dabbene Pietro, Fiorina Mario, Russo Favaloro Felice.
Termini Imerese. — Bova conti di Bineo Salvatore, Russnik Francesco.
PARMA. — *Borgo S. Donnino.* — Setti Lodovico, Tridenti dott. Enrico.
Busseto. — Carrara Carlo.
Collecchio. — Viola cav. Endo.
PAVIA. — Callegari ing. Giovanni, Lavezzi Carlo, Perotti Ezio.
Bornasco. — Albertario Arturo.
Corteolona. — Lovato Giovanni.
Torre d'Arese. — Ottini Giovanni.
Vigevano. — Gabini cap. Emanuele.
PERUGIA. — Gagliardi Giuseppe.
Città di Castello. — Zamponi avv. Carlo Alberto.
Lugnano Teverina. — Vannicelli conte Pietro.
Marsciano. — Cruciani dott. Alceste, Società Sportiva Marscianese.
Todi. — Mammoli Giuseppe.
PESARO URBINO. — *Acqualagna.* — Parlini Antonio.
S. Leo. — Liverani dott. Giuseppe.
PIACENZA. — Credali sottot. Alfredo, Festa cap. Michelangelo, Gioja Gino.
Castelvetro. — Covelli Giovanni.
Fiorenzuola d'Arda. — Lunardini Giovanni, Ravizzi Oreste, Zanardelli Giuseppe.
PISA. — *Migliarino.* — Garneri dott. Francesco.
Palaja. — Ceccoli don Eliseo.
Ripafratta. — Monacci Archiade.
PORTO MAURIZIO. — Maini Achille, Rebuttati Emilio.
Apricale. — Cassini Vincenzo.
Bordighera. — Baumeler arch. Oskar, Guglielmi Agostino.
Borgomaro. — Guglieri Massimo.
Camporosso. — Fazio Antonio.
Oneglia. — Castellano avv. Dionisio, Nante Nicola, Nante Ulisse, Rossi ing. Giovanni.
San Remo. — Barbero Alessandro. Bensa Giacomo, Carbonetto Amedeo, Serratore Celestino.
Taggia. — Cagnacci Angelo.
POTENZA. — *Acquafredda.* — Alessi Alfio, Limongi Biagio di Vincenzo.
Genzano. — Ferrara Stefano.
Maratea. — Burza dott. Giuseppe, Faraco Francescantonio, Marsicano Pasquale.
Spinoso. — De Stefano Vincenzo.
Tramutola. — Aulicini avv. Giuseppe, Marrano dott. Tomaso Giorgio.
Venosa. — Intaglietta cav. dott. Michele.
RAVENNA. — Bellenghi Guido, Biazzi Giuseppe, Bosi dott. Antonio, Gallina Pietro.
Riolo. — Gottarelli Alfredo.
Russi. — Bedeschi Roberto.
REGGIO CALABRIA. — Cuniberti ing. Carlo, Rendola ing. Ettore, Valicelli ing. Aminto.
Radicena. — Lo Schiavo Taccon cav. Antonino.
Salice Calabro. — Melissari don Francesco.
REGGIO EMILIA. — Davoli Nereo, Ferrarini Giovanni, Lazzaretti Guido.
Brescello. — Bettati Giovanni.
Correggio. — Morini Ruggero.
Luzzara. — Moretti dott. Menotti.
S. Martino in Rio. — Società Sportiva.
ROMA. — Arioli Alberto, Bencetti Ettore, Bertuletti Erminio, Billia cav. Giovanni, Cattaneo Guido, Fulvi Quirino, Mentasti ten. Aldo, Morpurgo cav. Antigono, Mortara Achille, Nisi Pio, Pullini Alberto, Speluzzi ing. Emilio T., Taveggi conte Giuseppe,

LA MOTOSACOCHE
LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
IMPORTANTI MODIFICAZIONI · CATALOGHI GRATIS
SOCIETÀ MECCANICA ITALO GINEVRINA · Via Freyus 26 TORINO

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Premiato Stabilimento Artistico
UNIONE ZINCOGRAFI
Via Spontini, 5 - MILANO
Telefoni 71-08 e 21-81
FORNITORI DEL T.C.I., DELLO STATO
E DELLE PRIMARIE CASE EDITRICI
RAPPRESENTANZE: TORINO - GENOVA - FIRENZE
MODENA - COSTANTINOPOLI

E fabbricato dalla

THE BIRMINGHAM SMALL ARMS Co. Ltd.

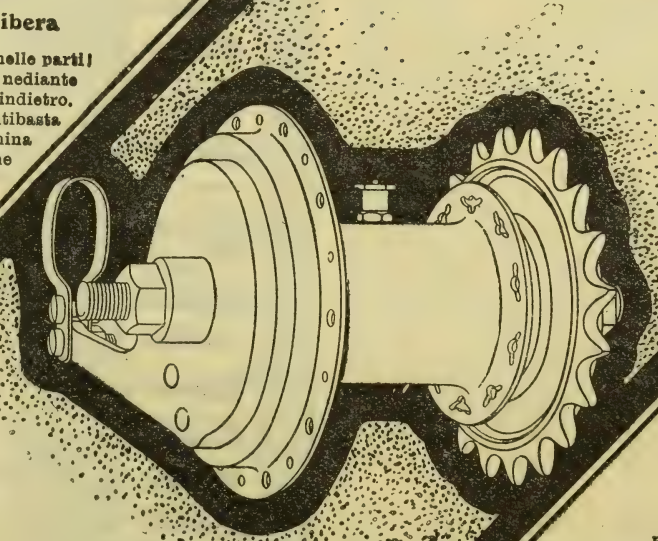
BIRMINGHAM (Inghilterra).

La Semplicità

é la base su cui é fondata la costruzione del

Mozzo EADIE a freno contropedale e ruota libera

Non c'é complicazione alcuna nelle parti! Il freno é semplice e si eser cita nediante leggera pressione del pedale all'indietro. Una leggerissima spinta in avantibasta per rimettere in moto la macchina essendo il cambiamento d'azione assolutamente libero. Tenendo fermi i piedi il mozzo gira senza la minima frizione poiché ha una ruota libera che é delle più libere.



La Sicurezza

che dà il

Mozzo EADIE a freno contropedale e ruota libera

non é generica per tutte le altre invenzioni simili. Stà a disposizione del ciclista l'intera forza frenante oppure questa può essere adoperata anche gradatamente. Il materiale impiegato per la fabbricazione di questo mozzo é tale da garantire guasti improvvisi. Munita la propria macchina di tale mozzo, il ciclista non teme qualsiasi discesa per quanto ripida possa essere.

Esclusivo Rappresentante per l'Italia:

GIULIO MARQUART - Milano

Via Melegnano, 5

Tombini Lamberto, Tommasi comm. Giuseppe, Violanti Giulio.
Castelgandolfo. — Troia Giovanni.
Civitavecchia. — Ciuciari Francesco.
Frosinone. — Bragaglia avv. Cesare.
Piperno. — Giordani Antonio.
Subiaco. — Fagnano Giacomo, Machetti Giuseppe, Picconi Luigi.
Tivoli. — Pulci Aristodemo, Ragnoli dott. prof. Antonio.
ROVIGO. — Bedendo Sebastiano.
SALERNO. — *Nocera Inferiore.* — Morales cav. Federico, Pessolano Filos Domenico, Sellitti Gabriele, Ventra dott. cav. Domenico.
Roccadaspide. — Curzio Emilio.
SASSARI. — Demontis dott. Lorenzo.
Gavoi. — Daddi avv. Salvatore.
SIENA. — Ticci Guglielmo.
Torrenieri. — Paci Ettore.
SIRACUSA. — *Pozzallo.* — Pandolfi Raffaele.
SONDRIO. — *Chiesa.* — Mitta Olimpio.
TERAMO. — *Castellamare Adriatico.* — Società Sportiva l'« Adriatico ».
Penne. — Di Rocco Raimondo.
Tossiccia. — Bartolomei Odoardo.
TORINO. — Angerami sottot. Antonio, Arietti Alberto, Barberis Vincenzo, Bechis avv. Carlo, Bellotti cap. Adolfo, Benaglia Alberto Edoardo, Bertoglio Carlo, Bettini sottot. Nino, Bisi Orazio, Bonoro Pietro, Borbonese Carlo, Borione dott. Giovanni, Brunetti Giovanni, Bustini Gualtiero, Cagliani ten. Mario, Calleri di Sala avv. Alessandro, Cavassa rag. Paolo, Ciampi rag. Carlo, Cottino Giuseppe, Dabbene dott. Filippo, Dagna Enrico, D'Annibale Alberto, De Girolamo rag. Luigi, Del Piano sottot. Alessandro, De Medio dott. ten. Arturo, Di Gropello conte Ottone, Durando avv. Edoardo, Eandi Vittorio, Ferreri avv. Massimo, Ferrero Mario, Ferrero ing. Vittorio, Florio Fiorenzo, Fournier Emilio, Frizzoni ing. Settimo, Galliano Angelo, Gay Alessandro, Gazzera avv. Costanzo, Gennari Achille, Govi ten. Luigi, Graziano Giuseppe, Longo Teodorico, Maltini cav. col. Iginio, Manera Giuseppe, Marcelli sottot. Guido, Marchigiani Carlo, Margiunti Vittorio, Martignone geom. Costantino, Martinengo Marcello, Meaglia Giovanni, Momigliano Emanuele, Monesi cav. magg. Sigismondo, Montaldo Gaudenzio, Müller ten. Giuseppe, Negri Riccardo, Oppizzi ten. Edoardo, Pastore ten. Luigi, Peracchio Pietro, Perone Andrea, Pirzio Biroli cav. magg. Cesare, Ponzo ten. Ezio, Porro avv. cav. Ettore, Ramorino ten. Giovanni, Rapetto Elio Ignazio, Ricci des Ferres avv. cav. Carlo, Roveri Raoul, Senèque Brutus, Serra Silvio, Toffaloni Eugenio, Trossi Giacinto.
Bardonecchia. — Perconti Osvaldo.
Cavoretto. — Pangella Vittorio.
Courmayeur. — Peraldo Amilcare, Petigax Maurizio.
Gassino. — Momigliano Annibale.
Giaveno. — Guglielmino Maurizio.
Ivrea. — Migazzo sottot. Pietro.
Mazzè. — Frola Francesco.
Moncalieri. — Unione Sportiva Moncalierese.
Nole Canavese. — Novero geom. Carlo.
Reano. — Martinasso Stefano.
Riclaretto. — Soulier Bartolomeo.
Strambino. — Bonino Carlo.
Verrès. — Bonin Savino.
Vico Canavese. — Cabodi Giorgio.
TRAPANI. — D'Alì Giov. Maria.
Castelvetrano. — Marini ing. Carlo.
Marsala. — Genna cav. Benedetto, Guarnieri Giulio.
TREVISO. — Coletti Silvio.
Conegliano. — Randon Artidoro, Sacal Angelo.
UDINE. — Associazione Commercianti, Industriali ed Esercenti, Berglinz prof. dott. Guido, Marchesi Pietro, Nadali Giovanni, Piccinini Arturo, Polame Alberto, Urbani Urbano.
Faedis. — Giavitto Aristide, Tomat Camillo, Zani Guido.
Martignacco. — Colussi Iginio, Delser Guglielmo, De Gasperi rag. Luigi, Faggioni dott. Antonio, Graffi Vincenzo, Lizzi Giuseppe, Malisani Giuseppe, Mattiussi Cesare, Nobile geom. Gino, Peressini Giuseppe, Pittolo Luigi, Totis Enea, Zampa Augusto.

Premiata Ditta **F.lli ZANINETTI** **MILANO**
Viale Volta, 11 - Telefono 9-74
Casa fondata nel 1848

Grande officina per lavori di ogni metallo in lastra. - Fornitori dello Stato. ***Esclusivi assuntori dei lavori di restauro della tettoia Stazione Centrale di Milano.*** Decorazioni in zinco stampato per fabbricati. Tubi pluviali, canali, coperture di campanili, cappelle mortuarie, cupole, specole, verande, tettoie, ecc., in lamiera zincatapiana, ondulata ed a squame; zinco, piombo, rame ed altri metalli. Tubazioni per fumisteria, ventilatori, aspiratori e pozzi artesiani. — Preventivi a richiesta.

Specialità coperture banchi per Bar e forniture inerenti.

Gazogeni acetilene brevettati. - Carburo di calcio. - ***Scaldabagno automatico brevettato "VULCANO,,*** funzionante a pressione d'acqua e scevro da qualsiasi pericolo d'esplosione.

Cavalletto estensibile brevettato in tutto il mondo, completamente in ferro, ordigno indispensabile a tutti gli imprenditori di costruzioni edilizie, pittori, decoratori, tappezzieri, gasisti, elettricisti.

Rilevatari dei rinomati magazzini già PIETRO ALLOGGI, per la vendita di cristallerie, vetrerie, ottonami e forniture complete per gasisti, elettricisti.

Fornitori delle primarie officine del gas d'Italia.

LIQUIDAZIONE

Biciclette RALEIGH originali vendonsi:

Modello di lusso con carter	L.	230
" da viaggio	"	200
" da corsa e mezza corsa .	"	190
" per signora	"	200

..PREZZI NETTI PER CONTANTI..

Rivolgersi: ERBA, Paolo Sarpi, 9, - MILANO

Ing. L. TROUBETZKOY & C.

MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO

FARI - FANALI

GENERATORI

Brevettati TROUBETZKOY
SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.
CHIEDERE CATALOGHI

ANNUARIO DELL'AUTOMOBILISMO

DEL CICLISMO E DEI TRASPORTI MODERNI

EDIZIONE **1910** DEL T C I

NORME

di

Circolazione
Dogana
Trasporto

NOTIZIE

Tecniche
Sportive
Statistiche
Legali
Bibliografiche
Igieniche

LOCALITA'

italiane ed estere delle quali sono fornite indicazioni di

Alberghi,
Garages,
Meccanici
e Negozianti
di benzina
raccomandati

Automobilismo, Ciclismo, Ferrovie, Navigazione, Motonautica

Edizione 1910

L. 3 pei Soci e affiliati

Anno VII

L. 6 pel pubblico

Annessa: **La carta delle strade proibite agli automobili nella Svizzera e nel Tirolo.**

INDIRIZZI:

Possessori di automobili e autoscafi,

Società sportive, automobilistiche, ciclistiche nautiche

Società ferroviarie, tramviarie, e navigazione

Costruttori

Rappresentanti

Garages

Negozianti benzina e lubrificanti

Imprese di trasporto con automobili

Noleggiatori di automobili e autoscafi

Linee automobilistiche.

Inviare commissioni e vaglia alla Sede del T. C. I. - Via Monte Napoleone, 14 - MILANO

LIQUORE
TONICO DIGESTIVO
DITTA ALBERTI
BENEVENTO

STREGA

Appena terminato: **Le Larousse pour tous**

Nouveau Dictionnaire encyclopédique illustré (in lingua francese) completo in 2 volumi ben legati in 8 (21×30,5) di 2000 pagine, 1800 incisioni, 300 tavole illustrate, ecc.

L. 50 — *Concedo il pagamento rateale di L. 5 — al mese senza aumentare il prezzo.*

H. O. SPERLING - Libraio di S.M. la Regina Madre d'Italia - **MILANO** - Via Carlo Alberto, 27

Prepotto. — Virili Oreste.
Ragogna. — Martinis Cisma, Ustamonti Egiziano.
Torreano di Martignacco. — Barburini Alfredo.
Zoppola. — Sansoni Giulio Cesare.
Zugliano. — Conti Cristoforo.
VENEZIA. — BONETTI FAUSTA, Dureghello Giuseppe.
Mestre. — Castellani Tullie, Gondola Dante, PALLOTTI contessa SOFIA.
VERONA. — Brunelli Giuseppe, Casnici Guido, Fattori ing. Giovanni, Martini Luigi, Monticelli Edmondo.
Bosco Chiesanuova. — Puntoni sott. Paolo.
Bussolengo. — Società Ciclistica Virtus.
Cerro Veronese. — Salvetti Alfonso.
Coriano Veronese. — Maschio Domenico.
S. Pietro di Morubio. — Beghini Gustavo.
Villafranca. Caliari Leonardo.
VICENZA. — Castegnaro Dino, Marini dott. Giacomo, Miotti Alessandro, Rossi dott. Arturo.
Bassano Veneto. — Jesi ing. Attilio, Scarpa Carlo.
Grumolo delle Badesse. — Tessari G. Battista.
Isola Vicentina. — Socche Antonio.
Marano. — Moro dott. Ettore.
Montecchio. — Boschetti Romeo, Carlassare Mariano, Cornolo Silvio, Diviso Gregorio, Francesconi Giulio, Ghiotto Nicola, Nardotto G. Battista, Tornaghi Enrico.
Novale. — Nizzero Fabio.
COLONIA ERITREA. — *Asmara.* — Resegotti ten. dott. Enrico, Serra Nicolò.
Massaua. — Brillante Romeo.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Banelli Carlo, Degerolami Giorgio, Polli Vittorio.
Gorizia. — Mattiussi Luigi.
TRENTINO. — *Cembra.* — Patolli avv. Alfonso.
Faver. — Tabarelli de Fatis Silvio.
Trento. — Laccetti ing. arch. Filippo.
PROVINCIE DIVERSE. — *Bregenz.* — De Carlo A' r'o.
Ponzendorf. — Gonano Antonio.
Vienna. — Bassan cav. Arnoldo. Virano Pietro.

Belgio.

Bruxelles. — Vander Kelen Léon I. G.

Francia.

Nizza a Mare. — Pachiandi arch. Giov. B.
Paris. — Zucco cav. Giacomo.

Principato di Monaco.

Monaco. — Gamba Michel.

Germania.

Breslau. — Ciucci rag. Raffaele.

Portogallo.

Porto. — Gomesda Rocha Josè.

Russia.

Mosca. — Sartini Vittorio.
Odessa. — Cattaneo Bartolomeo.

Svizzera.

CANTON DI BASILEA. — *Basilea.* — Paravicini Emile.
CANTON TICINO. — *Bellinzona.* — Ercolini Emilio, Galli Eugenio, Lepori Marco, Pirola Osvaldo, Rainoni Enrico, Speziali Arturo.
Biasca. — Vanina Aristide.
Cadenazzo. — Malè Roberto, Reali Giuseppe, Ricca Francesco.
Grancia. — Arfusi Giuseppe.
Lugano. — Apostoli Edoardo, Apostoli Giacomo, Moroni Stampa Tomaso.
Malvaglia Chiesa. — Geninasca Giacomo.
Melano. — Bertolina Battista.
Pontetresa. — Baroni Guido.
Stabio. — Rusconi Lorenzo.
Vacallo. — Butti Pietro.

AFRICA.

Cairo. — D'Auria Enrico.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Rosemont. — Parry Vanelain Charles.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Alejandro. — Avetta Attilio, Avetta Ildo, Casella Domenico, Giovanetti Luciano, Giuffrida Francesco, GRAZIANI LAURA, Perotto Ghi Giuseppe, Siravigna Giovanni.
Buenos Ayres. — Pegoraro Giuseppe.
Casilda. — Corsetti Agostino, Crenna Giovanni, De Angeli Miguel, Giacomozzi Nazzareno, Montanari Ezio.
Cipolletti. — Kambo ing. Luigi.
Concepcion. — Peralta dott. Don I. N.
Rio Cuarto. — Console Domingo.
Rosario. — Masoero Giovanni.
S. Iuan. — Meglioli Umberto, Storni Giacomo.

Brasile.

Acre Federal. — Abraham Navas Luis.
Florianopolis. — Brando Michele.
Porto Alegre. — Limongi dott. Biagio di Francesco.

Paraguay.

Asuncion. — Fratta Enrico.
Concepcion. — Antonioli Giacomo.

Uruguay.

Montevideo. — Colombo Carlo Alberto, Pianavia Giuseppe A.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 LUGLIO 1910.

Soci annuali al 15 Giugno 1910	N.	77 585
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc.	»	125
	N.	77 460
Soci nuovi 1910 inscritti dal 15 Giugno 1910 al 15 Luglio 1910	»	816
Totale Soci annuali	N.	78 276
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1909	N.	3 292
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Luglio 1910	»	469
	N.	3 761
TOTALE SOCI	N.	82 037

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Ferruccio Giobbi

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

CICLI ATENA
Società Cicli Atena - Piazza Castello, 16 - MILANO

Cappelli per Turisti e Alpinisti
in color grigio, verde-oliva
GRANDE STOK A Lire 1.95
Suardi Sport Loden
Milano - Via Dante, 7

CICLI

ROYAL ENFIELD

MASSIMA ELEGANZA — SOLIDITÀ — SCORREVOLEZZA

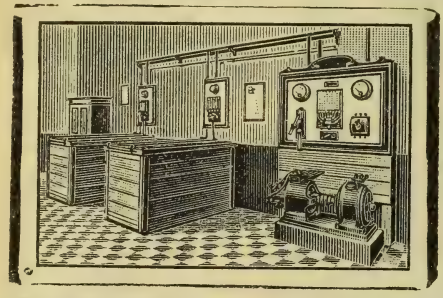
Venti anni di gran successo ne hanno fatta la macchina scelta dal Governo Inglese e preferita dai turisti di tutto il mondo.

Agenti Generali per l'Italia: LANCELOTTI & C. - BOLOGNA — Via Barberia, 22

CHIEDERE CATALOGO

I.G.W. Industria Galvanica Werth & C.

SOCIETÀ IN ACCOMANDITA PER AZIONI



Corso Vercelli, 18 — **MILANO** — Telefono 27-00

Riparto Elettrochimica e Galvanotecnica:

Progetti e costruzione d'Impianti di: Nichelatura, Ottonatura, Ramatura, Doratura, Argentatura, Zincatura, Stagnatura, Piombatura, Platinatura. — Apparecchi per la galvanizzazione in massa di minuterie, chiodi, viti, occhielli, ganci, ecc. - Brevettato.

Tutto l'occorrente per arrotare e pulire i metalli. Pulitrici elettriche ed a trasmissione.

Galvanizzazione di tubi, nastri, fili metallici con apparecchi brev.

Riparto Elettrotecnica:

Dinamo per elettrolisi. Centinaia di certificati attestano la loro bontà. Motori elettrici d'ogni genere. — Trasformatori, Aggregati. — Istrumenti di misura. — Regolatori. — Trapanetti elettrici a mano.

MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI

IN DECALCOMANIA E DI METALLO

DECALCOMANIE per uso INDUSTRIALE e DECORATIVO.

G. DIDONE · MILANO · VIA VIGEVANO, 32.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortabile - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON - Lungo l'Arno - Splendida posizione - Confort moderno. C. Gobbò, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura lattea - Conduttura di acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Alber Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modi Acqua potabile in tutti i piani - Luce elettrica.

MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig et C

MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul princip del Corso V. Emanuele G. N. Bianch

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO — HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staz. Centra

RONCOBELLO (sopra S. Pellegrino) a metri 1009 sul ma ALBERGO MILERI - aperto tutto l'anno - comode e diver passeggiate nella pineta - prezzi modici - telefono - telegra

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PAT HOTEL.

Tipografia CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO - Via Guicciardini

ANNO XVI 100.000 Copie N° 9 SETTEMBRE 1910

GRATIS AI SOCI

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

TOVRING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

CARTUCCE

SOCIETA' - FRANCO - ITALIANA

LEON BEAUX & C.

MILANO

DIFFIDARE DALLE IMITAZIONI

DIFFIDARE DALLE IMITAZIONI

LE PIÙ ECONOMICHE

LE PIÙ PERFETTE — LE PIÙ SICURE — LE PIÙ ADATTE A QUALSIASI POLVERE
LE PIÙ INDICATE PER LA CONSERVAZIONE DELLE ARMI

PREFERITE DA TUTTI I PIÙ ESPERTI CACCIATORI

ESIGERE SEMPRE su tutte le cartucce la marca di garanzia col nome: **"LEON BEAUX & C.",**

ANNO XVI - N. 9 - SETTEMBRE 1910. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

914.505 RI v.169

Il turismo di un simulacro

Dante e Vergilio, oltrepassato il ponte della quarta bolgia, al *colmo* della quinta stanno; ma non già per stanchezza che li gravi, sibbene:

per veder l'altra fessura
di Malebolge, e gli altri pianti vani.

E tosto quel vero *conoscitor delle peccata* vede in fondo a quella, *mirabilmente oscura*, un lago di tenace pece, che non bolle però, come d'inverno quella dell'*Arzanà de' Viniziani*, per fuoco sotto, ma *per divin' arte*: chè *in quella pegola spessa*, la qual d'ogni parte invisca la ripa, che tutta gonfia e riede compressa, sommersi sono quei che trafficarono vilmente negli uffici della Repubblica, impegolandosi nella più triste e comune colpa del tempo, la baratteria. E' il peccato di cui la parte faziosa, che papa Bonifazio sostenne, accusò lui Dante, condannandolo a perpetuo esilio; ed è ora il ghibellino del trecento ed il giustiziere inesorabile, il quale, Minos di tre regni, condanna a pena eterna la folla de' barattieri, che mai ebbe a compagni nel suo priorato. Ed ecco su per lo scoglio venire correndo un diavolo nero e dall'aspetto fiero, che ha grave soma sull'omero *acuto e superbo*. Il peso, che lo carca, è un peccatore ben ghermito dalla sua ugna grifagna pe 'l nerbo del piede; è Martin Bottaio, l'Anziano di Lucca, che fece mercimonio di cariche ed onori. Dall'alto lo scaglia nella voragine, che ha il fondo allagato dalla schiumosa pece bollente, e grida al compagno:

Il Volto Santo di Lucca: Dettaglio. (*Fot. Alinari*).

O Malebranche,
Ecco un degli Anzian di Santa Zita!
Mettetel sotto, ch'io torno per anche
A quella terra che n'è ben fornita:
Ogni uom v'è barattier, fuor che Bonturo:
Del no, per li denar, vi si fa ita.

Il *diavol nero*, come *mastino sciolto* ad inseguire un *furo*, ricorre a Lucca, mentre Martin Bottaio, che s'era tuffato in quella ardente broda, torna su convolto e gridando per lo strazio. Ma i diavoli, che stavano, armati di fiocine, sotto il ponte, allora sghignazzanti ferocemente dicono:

...Qui non ha luogo il Santo Volto;
Qui si nuota altrimenti che nel Serchio!
Però, se tu non vuoi de' nostri graffi,
Non far sovra la pegola soverchio.

E poichè sembra che l'Anziano di S. Zita non si rituffasse troppo presto, i diavoli l'addentarono co' i loro ferri uncinati, e lo sommersero nella liquida pece infuocata, nella stessa guisa che fanno i cuochi quando attuffano la carne nella caldaia.

***

Ricordato ai lettori il bellissimo episodio, mi permetto di rivolgere loro una domanda: — Perchè i diavoli gridano: — *Qui non ha luogo il Santo Volto?* —

Tutti, secondo i più reputati commentatori della *Commedia*, mi risponderanno pronti: — Diamine! perchè nell'Inferno il lucchese barat-

BORGO A MOZZANO. - PONTE DELLA MADDALENA SUL SERCHIO, DETTO ANCHE DEL DIAVOLO. (*Fot. Alinari*).

tiere non ha più la protezione del famoso simulacro della sua città, il quale lo possa salvare dai tormenti. Oppure: — Egli era ritornato su dalla pegola *convolto*, cioè nell'atteggiamento di chi adora davanti ad un'immagine. Nulla di meno esatto! I diavoli scherniscono il disgraziato Anziano di Lucca, perchè nello straziante spasimo egli doveva gridare un'invocazione allora comunissima, ripetuta dai lucchesi in patria e fuori, in ogni pericolo e in ogni occasione importante, questa: *O Volto Santo, ora m'aiuta!*

Infatti il taumaturgo Simulacro, conservato nella chiesa maggiore della Repubblica, nel bel S. Martino, rappresentava per essi il glorioso palladio, che tutelava la città, era l'auspice del diffusissimo commercio, il difensore del libero reggimento. Tutto dalla Santa Croce (come anche fu chiamato) a loro derivava: sapienza nella vita pubblica, ricchezza nelle domestiche industrie, vittoria in guerra, prosperità in pace, onore e rinomanza. Sicchè con ragione l'anonimo cantore popolare, di cui il Sercambi ci tramandò nella *Cronica* la laude *romanza*, potè dire della sua Lucca:

Ricordati ch'elli à le belle mura
Ed è piena di torri la ciptade,
D'oro e di seta v'è oltre misura,
E sempre à avuto questa dignitade:
Santa Croce la fa forte e sicura.

Ma non solo per i devoti lucchesi era il Volto Santo oggetto di pietoso culto. La sua fama sparsa da secoli continuamente attirava turbe di pellegrini; i prodigiosi miracoli operati erano tema dei giullari di Provenza; i tesori affluiti ai suoi piedi facevano sorgere la più antica cattedrale d'Italia. Nella cui mistica penombra s'indugiò forse a contemplarne l'effigie anche l'Alighieri, quando nella città che la parte ghibellina teneva, trovò riposo, il cuore addolcito dal sorriso di quell'ignota gentildonna lucchese, di cui ci svelò il nome solo: Gentucca.

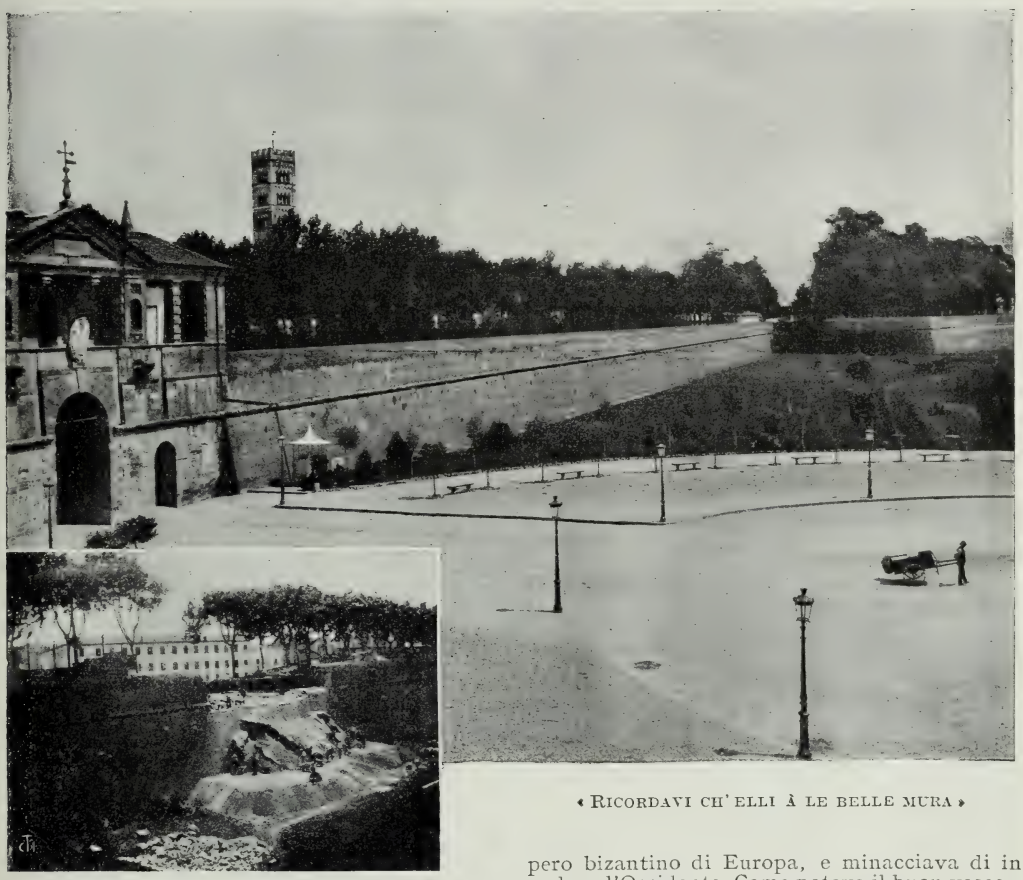
***

Il culto del Volto Santo, sparso nel medio evo in tutta Europa, e fiorente anche oggi a Lucca, e in molte altre città, ebbe tanta e così grande fortuna a cagione sopratutto della meravigliosa leggenda, che è collegata all'origine e alle vicende di questo celebre Crocifisso bizantino. Molto più grande dell'umana figura, scolpito in un cedro del Libano, fatto nero dal tempo e dal calore dei ceri, vestito d'una breve tunica, stretto alla vita da un cingolo, allargate le braccia rigide sulla croce, che un'aureola gigantesca circonda, il suo volto maestoso e dolente, il suo sguardo terribile agli empi, dolce e amabile ai buoni, parlano e dicono di tempi e di luoghi lontani, di cui è superstite ed intatta reliquia, dopo un fortunoso viaggio. Nicodemo figlio di Gorion, il ricchissimo fariseo convertito da Cristo, quello stesso che con Giuseppe d'Arimatea depose dalla croce il Redentore e lo seppellì — secondo la pia leggenda — avrebbe scolpito tutto il Simulacro, meno il sembiante: perchè fatta a lui difetto la perizia d'artefice nel ritrarre il volto divino, una mano angelica lo compì mentre egli dormiva. Nicodemo poi, morente, confidò quell'effigie all'amico Isaccar, perchè gelosamente lo custodisse, salvandola da ogni profanazione.

Così per lunghi secoli rimase nascosta agli Israeliti, ai Romani ed agli Arabi, scampando anche alla famosa eresia degli Iconoclasti, che infierì in Oriente al tempo di Leone Isaurico.

Ma dopo settecento anni da che Nicodemo l'aveva scolpita — seguita la leggenda — il Simulacro esce alla luce, trionfante nel mondo la sua religione.

vera effige di Gesù Cristo, restava da compiere la parte più difficile. A Leone Isaurico era succeduto Costantino Copronico non meno implacabile e feroce avversario di ogni immagine sacra. Simulacri, pitture e statue, non appena rinvenute, erano distrutte dal ferro e dal fuoco. La nefasta eresia degli Iconoclasti divampava in tutta l'Asia Minore, nella Palestina, nell'Im-



« RICORDAVI CH' ELLI À LE BELLE MURA »

OGGI VANDALICAMENTE SQUARCIATE.

Siamo nel 782, nell'epoca dei mistici viaggi. Folle di pellegrini muniti del lungo bordone, coperti del caratteristico mantello cosparso di nicchi, percorrono salmodiando mezza Europa da Santo Iacopo di Compostella a San Pietro in Roma, procedono poi alla volta del celebre santuario di San Michele nel Gargano, quindi a Bari s'imbarcano per l'Oriente, per la Palestina. Un santo vescovo di Piemonte, un certo Gualfredo, che aveva per compagno di viaggio il diacono Leboino (il creduto autore della leggenda del Volto Santo), giunto come fu in Terra Santa, dopo la visita di Gerusalemme, volle recarsi negli altri luoghi, memori del passaggio di Cristo fra gli uomini. Mentre dunque pernottava in Ramla, vicino alla casa che aveva già ospitato Nicodemo, ecco apparirgli in sogno un angelo a comandargli di togliere dalla casa del cristiano Seleuco, l'antico e prezioso Simulacro per esporlo alla pubblica venerazione. Ma ritrovata così quella che fu ritenuta subito la

pero bizantino di Europa, e minacciava di invadere l'Occidente. Come poteva il buon vescovo Gualfredo, il felice scopritore del Simulacro di Cristo Crocifisso, esporlo senza pericolo alla venerazione dei fedeli? Un'ispirazione divina tosto lo soccorre. Con i suoi compagni di pellegrinaggio scende di notte, recando nascosto il Simulacro, al vicino porto d'Ioppe: dove giunto, l'affida ad una nave miracolosa, pronta a riceverlo. E subito incomincia il più straordinario viaggio marittimo, che sia mai avvenuto. Quella nave non ha pilota, non ha remi, non ha vele. Senza guida e senza freno solca velocemente le onde, trasportando nella stiva, illuminata da lampadari e da ceri, il nuovo Signore dei mari e dei venti. Il meraviglioso vascello fantasma sicuro taglia la tempesta, schiva le sirti, elude i pirati. Non altrimenti della fatale prora del profugo Enea, cerca un lido che sia nuova patria al Simulacro, scampato all'incendio, che divora le altre immagini sacre dai grandi occhi e dai rudi profili, dagli ieratici atteggiamenti, solennemente vestite nell'ampie e drappeggiate vesti di porpora e d'oro filate a Bisanzio. E l'incantata nave prosegue la prefissa rotta, sfio-

rando le isole di Cipro e di Creta. Nè la culla di Afrodite, nè il regno di Minos la trattengono. Più fortunata dello sdruscito legno guidato dall'esperto eroe, non incontra orridi mostri, iperboree terre, lusinghieri allettamenti. Oltrepassa il mare dell'Ellade, che nessun incanto ha per lei, perviene alle acque della già Magna Grecia, gira Pachino e Lilibeo, e drizza ardita la prua nell'azzurro Tirreno, anelando all'Italia bella. Lontane finalmente sfumano nell'alba caliginosa massiccie montagne di candido marmo. Consumati i vapori dal sole di primavera, immacolate feriscono il cielo con la lunga teoria dentata. Sono quelle le aguzze cime delle Alpi Apuane; è quello il mare che interrogava Arunte dal suo speco fra i bianchi marmi. Apparisce ai pirati di Luni la nave insolita di notte, la nave non guidata nè da remo nè da vela, ma che viene dritta, illuminata a prora e a poppa da candelabri d'oro. Cupidi i ladroni di quel porto scendono nei palischermi, fendono l'onde con doppia forza di remi, affaticano le vele, e con voci e con cenni confortandosi, tentano abbordare la nave meravigliosa. Ma dalla capace stiva esce una voce tonante, come dal roveto ardente, che grida: — Indietro! indietro! — E il mare travolge i rematori, tocchi dal fulmine di Dio. Allora da Luni si manda al santo Giovanni, vescovo di Lucca. Che scende alla marina con largo stuolo di gente osannante: — *Benedictus qui venit in nomine Domini!* — E sulla nave il pio vescovo ascende liberamente, ne schioda il ponte, e dentro la stiva penetra tremante. Il Volto Santo confidato al mare d'Ioppe dal venerabile Gualfredo è là in mezzo alla luce dei candelabri d'oro.

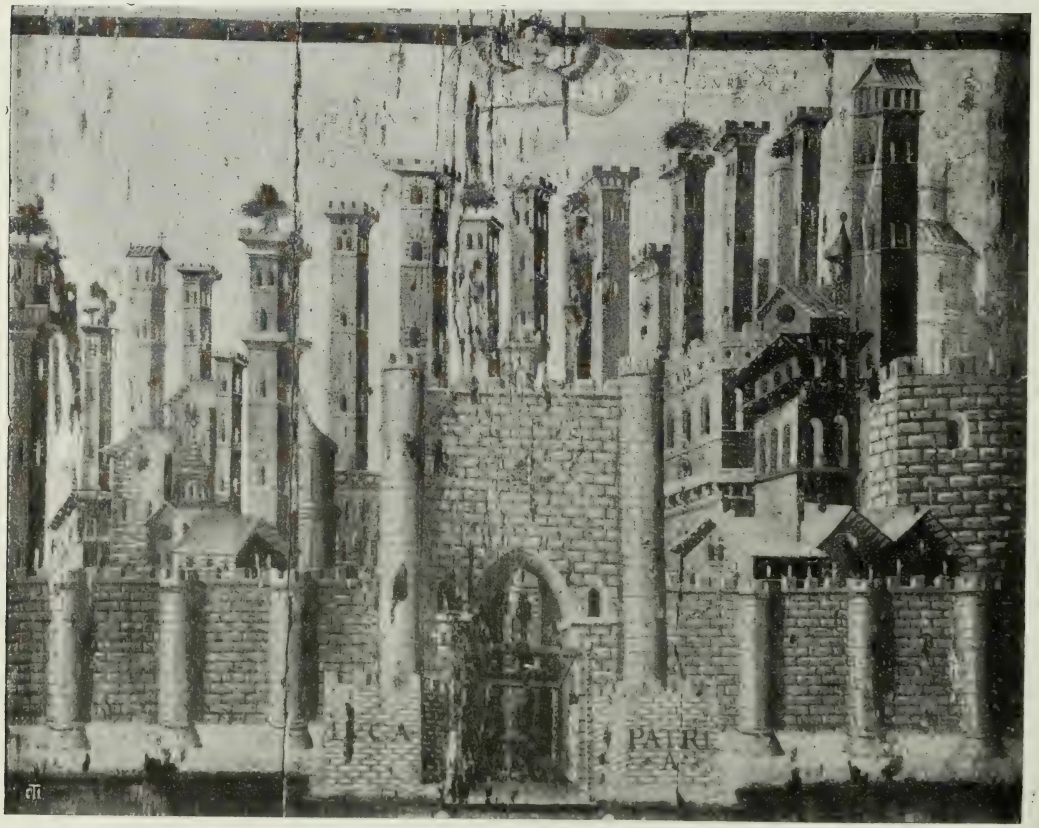
Toglie il santo Simulacro ai lunensi il vescovo di Lucca, ed alla sua città lo trasporta su un carro infiorato, mentre la caterva del popolo festante esulta: — *Ecce Agnus Dei: ecce qui tollit peccata mundi! ecce Rex Israel!*

Collocato in una cappella del tempio di San Frediano, il Simulacro durante la notte si rimette in cammino, e la mattina è ritrovato nei pressi di quella chiesa di S. Martino, che riedificata di nuovo dalle fondamenta, fra il 1060 e il 1070, doveva accoglierlo definitivamente, nell'attesa che un grande artista della nostra Rinascenza, Matteo Civitali, iniziasse e compisse in soli due anni, dal 1482 al 1484, nell'interno della stessa cattedrale, quel meraviglioso tempietto che è vera e degna sede anche oggi del Volto Santo.

***

S'ingannerebbe però colui, il quale credesse che pervenuto una volta il misterioso Simulacro dalla Palestina in Italia, restasse pago della sola città e del tempio eletti a sua dimora.

Il Volto Santo, scolpito in lontana terra straniera, passato fra i primitivi cristiani da erede a erede, da tribù a tribù, e forse da paese a paese per eludere le profanazioni sacrileghe, serbava ancora nel saldo legno del cedro in cui era stato

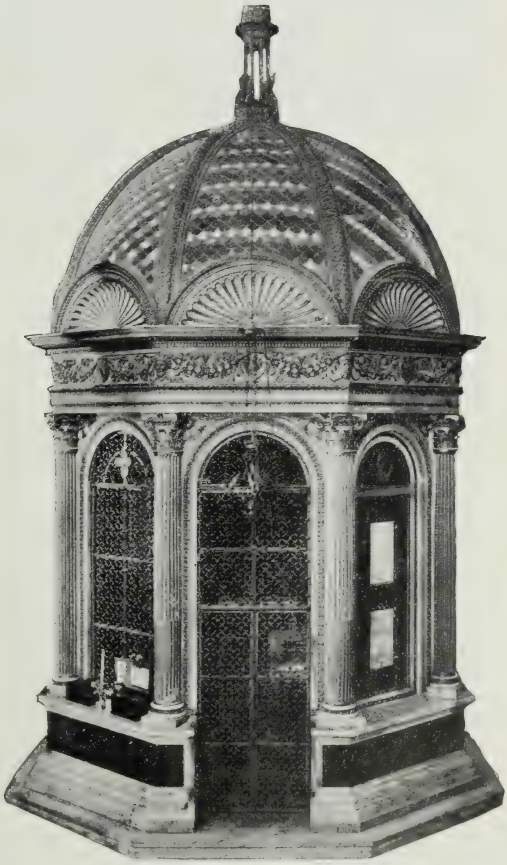


« Ed è piena di torri la ciptade »
(Dipinto su tavola, della Biblioteca Governativa di Lucca). (Fot. Bertelucci).

STATUA DEL VOLTO SANTO DI LUCCA.

foggiato la fragranza acuta delle opache selve del Libano, e il soffio delle ampie marine, che gli avevano cantato d'intorno.

I suoi grandi occhi sbarrati nell'incerta luce della cattedrale, conservavano ancora la visione del lungo cammino sull'onde, dell'aperte contrade irraggiate dal sole, e degli orizzonti liberi e vasti di quel suo fervido e luminoso regno d'oriente, da cui era giunto pellegrino esausto in cerca d'ospizio. Una pungente nostalgia affligge dunque il vecchio Simulacro di Bisanzio; un desiderio di luce e di sole fermenta nelle fibre del suo tronco; un'arsura febbrile dissecca le sue labbra anelanti il puro respiro dell'aria battuta dal vento. Esperto del tempo, degli uomini e delle cose, amerebbe di nuovo mettersi in viaggio, perchè le sue braccia allargate ad un eterno amplesso abbracciassero ancora altri popoli nella loro carità infinita, e tutte le umane genti avvincessero in un patto d'amore. Oh! andare, andare per sempre attraverso i mari e le terre, infaticabile pellegrino inchiodato alla croce, per dire a chi soffre, a chi piange: — *Ego reficiam vos!* — Ma il povero Simulacro, che scelse la più bella chiesa di Lucca per ultimo asilo, ormai è vecchio, non più atto ai lunghi viaggi, che si dovrebbe imporre per la salute degli uomini. Di più lo trattiene il culto di cui l'onora la guelfa città, la quale recinse la sua testa dalle lunghe chiome fluenti dell'aurea corona imperiale, ricoprì la sua misera tunica di serica veste, calzò i suoi piedi nudi di pianelle d'argento, e gli impose sulle braccia manipole intessute di filagrana d'oro. Una miriade di gioielli gli risplende come un mazzo di stelle sul petto, una collana adamantina gli recinge il collo, bei fregi aurati ne impreziosiscono il ricco paludamento; mentre davanti gli ardono perenni lampade e ceri, dietro fanno di sfondo alla grande croce *immissa* i più fini broccati, tessuti dagli abili testori di Lucca. No! il Volto Santo non potrà lasciare la devota città, che lo acclamò suo Signore e suo Re, ne dipinse l'effigie sui labari, la impresse in sigilli e monete. Ma l'ansia di correre il mondo un'altra volta, da ponente ad oriente, da mezzogiorno a settentrione, arde ed infiamma sempre il petto del Simulacro, sitibondo d'amore. E allora noi assistiamo non più a uno solo, ma a cento e mille viaggi che compie in pieno medio evo questo celebre Simulacro, che pur non si schioda dalla sua croce, nè fa un passo fuori della cattedrale di Lucca. Nella sua rigida immobilità il Volto Santo si sdoppia, si moltiplica in centinaia, anzi in migliaia di copie fedelissime, che percorrono l'Italia da un capo all'altro, oltrepassano le Alpi, invadono la Francia, la Spagna, il Portogallo, nell'attesa di spandersi nelle Americhe; entrano poi in Allemagna, in Polonia, nelle Fiandre, in Inghilterra; quindi ricalano verso il *sud*, nella Boemia, nella Lituania, nella Moravia, ed in altre provincie dell'Austria e dell'Ungheria. Non contento nè sazio di tanta errabonda peregrinazione, il Volto Santo spinge la sua effigie ai paesi del sole donde venne; ritorna in Asia, in Palestina, scende nella Persia, penetra nell'Indie, non l'arresta la China, giunge al Giappone. Tutto il mondo è percorso.



LUCCA. - CATTEDRALE: TEMPIETTO DETTO DEL VOLTO SANTO; MATTEO CIVITALI. (*fot. Alinari*).

***

Come e quando tanto errabondo viaggio di un Simulacro avvenne? — domanderanno i lettori.

E' facile rispondere. I lucchesi furono nel medio evo i più ricchi banchieri d'Europa, i più ardimentosi viaggiatori, i più reputati mercanti di seta e di drappi. I loro banchi lucrosi, i loro fondachi sonanti, le loro apoteche, copiose di broccato e di velluto, s'incontrano, fino al secolo XII, a Londra e a Parigi, alle grandi fiere del Brabante, della Sciampagna, della Borgogna. Caorsini nelle corti, mercatanti nelle piazze, giullari sulle grandi strade, soldati in Terra Santa, missionari fra i barbari, artisti nei palazzi e nei templi, giudici, potestà e notai nelle città, i lucchesi sono dappertutto: ed in ogni luogo ove la loro colonia fiorisce, dove la loro chiesa è costruita, dove il vessillo delle loro corporazioni s'inalbera, dove il loro denaro si spende, dove i loro sigilli improntano la cera... lì è il Volto Santo.

Il vecchio Simulacro, nume tutelare della patria, viaggia con essi, li difende, li protegge, li anima nel cammino. Uscito dall' oscurità del tempio, di nuovo affronta la tempesta e la tormenta dipinto nei tabernacoli e nelle edicole, lungo le vie maestre, nei valichi dell'Alpi, negli antichi archi trionfali, nelle cappelle della Val d'Aosta, del Tirolo, della Svizzera. Il suo culto si spande rapidamente, il suo nome è pronunziato nelle più diverse lingue. Guglielmo II d'Inghilterra giura: — *Per Sanctum Vultum de Luca!* — la regina Bianca di Valois lo invoca: — *Oh! Saint Vaudelu!* — Ferdinando il Cattolico: — *Christo de ta Kümmer* Santa poichè il dato origi ad un'altra da, la quale chiude la serie delle sue meraviglie. Quando infatti si ruppero i rapporti commerciali fra Lucca e l'Allemagna, quando anche il vincolo della comune religione s'infranse, il Simulacro di Lucca divenne agli occhi dei semplici ed ingenui abitatori delle campagne tedesche una immagine strana e misteriosa, di cui ignoravano il significato e l'origine. Non era quello il Dio Crocifisso, nudo sulla croce, straziato dallo spasimo, col corpo piagato, con la testa coronata di spine. Aveva una corona regia sui lunghi capelli, una splendida veste ricamata, un dolce profilo non sofferente, quantunque le sue mani ed i suoi piedi fossero trafitti dai chiodi. Non era quello no! l'*Ecce Homo*, l'uomo del dolore, che essi conoscevano. Ed allora per rendersi ragione di quella strana immagine, il cui corpo crocifisso era coperto da una gonna, dissero che rappresentava una fanciulla, figlia di re. Ma la barba? — chiederete voi. Vi spiegherà tutto la poetica e dolce leggenda tedesca.

« C'era una volta la figlia d'un re pagano, che era tutta bella e tutta bianca, e sì bella e sì bianca, che un re vicino la chiese per sposa. Ma ciò non piacque affatto alla fanciulla, perchè lei non voleva altro sposo

Santo y milagroso Luca! — e... *Sannis* i tedeschi. Kümmerniss? Sì: Volto Santo ha ne in Germania graziosa leggen-

LUCCA. - LA CATTEDRALE. (*Fot. Alinari*).

LA S. KÜMMERNISS DI NEISSE.

che Dio. Suo padre allora montò in gran collera; la fece prendere e rinchiudere in una prigione. Tutta sola nella cella il suo primo pensiero fu per lo Sposo: che supplicò a venirle in aiuto. La preghiera di lei fu esaudita. Dio venne a visitarla nella prigione. E dopo che fu consolata da Lui, ella chiese al suo Sposo un aspetto tale che non potesse piacere a nessuno sulla terra, ma che nello stesso tempo fosse gradito a Lui immensamente. Sul momento Dio cambiò la figura di lei, facendola simile alla sua. Or quando il padre rivide la sua figliuola, allibito le chiese chi avesse trasformato il suo leggiadro sembiante, deturpandolo con la brutta barba. E' stato lo Sposo che ho scelto! — ella rispose. Il padre allora, accecato dalla più violenta collera, gridò: — Ebbene, tu morrai sulla croce come il tuo Dio! — La buona fanciulla non se ne dolse, e morì sorridente nel suo supplizio ».

Il Volto Santo è trasportato da Luni a Lucca. Affresco dell'Aspertino in S. Frediano. (*Fot. Alinari*).

E la leggenda di Santa Kümmerniss racconta poi i miracoli che avrebbe operati, gli stessi miracoli del Volto Santo di Lucca, fra cui quello del povero giullare, che nulla avendo da offrire al Simulacro gli canta sul liuto la laude più bella che sa, e ne ottiene come compenso la scarpetta d'argento, lasciata cadere sull'altare dalla compiacente e pietosa Immagine.

E' tutto questo leggenda, frammento di verità, o simbolo? Il Volto Santo, che per mare viene d'Oriente in Italia, è un Simulacro a noi recato dai pellegrini di Terra Santa al tempo dell'eresia iconoclasta, oppure non è che l'ornamento di prora d'una qualche naufragata nave levantina, i cui resti trasportarono le onde alle nostre spiagge? E Santa Kümmerniss, l'innamorata fanciulla, che s'impersona con Dio, essa che come suona il suo nome è la santa che *non soffre*, e che invocata libera dalla sofferenza, non rappresenta forse l'eterna immagine della divinità, che è al di sopra dell' *Weltschmerz*, dell'*universale dolore*, come dice Schopenauer, da cui l'umanità sofferente, simile al misero giullare, implora con pietosa preghiera il lenimento dei mali, l'obolo della grazia?

E. LAZZARESCHI.

Lucca.

AUTOMOBILISTI che vi recate all' Estero,

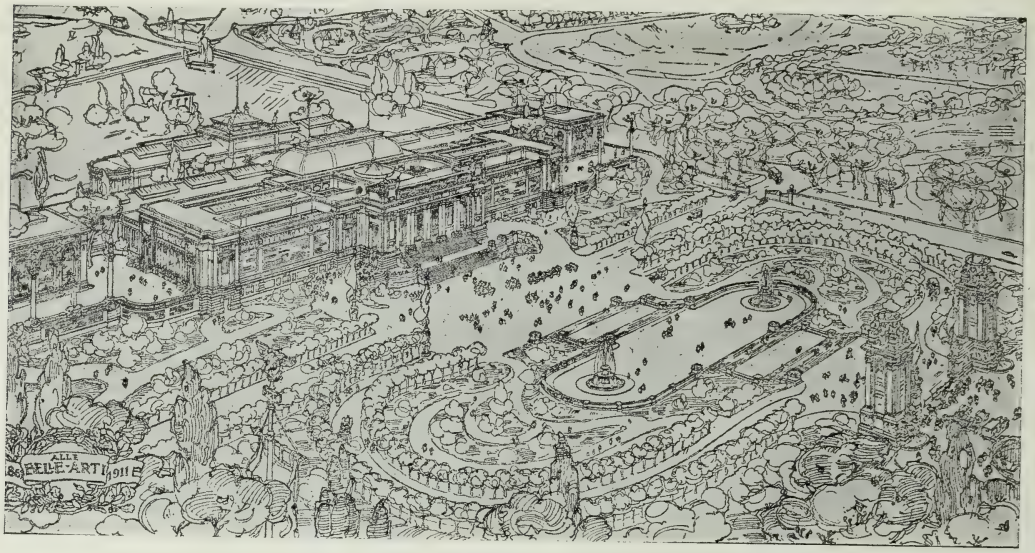
ricordatevi che non potete passare le frontiere senza avere fornita la vostra vettura della

TARGA INTERNAZIONALE

a forma ovale, che il Touring contro rimessa di **L. 2** (oltre L. 0,60 per l'invio franco di porto) vi provvede immediatamente coll'apposito *libretto di circolazione internazionale.*

Ricordiamo inoltre che col **1° Ottobre 1910** devono essere **cambiate le targhe obbligatorie** regolamentari in smalto con quelle verniciate, che il Touring s'incarica di **approntare sollecitamente**, col distintivo del Sodalizio a colori, al prezzo speciale di **L. 3** (oltre L. 0,75 per l'invio franco di porto).

Dirigere commissioni e vaglia alla Sede del T. C. I. - MILANO, Via Monte Napoleone, N. 14.



PALAZZO DELL' ESPOSIZIONE DI BELLE ARTI.

Roma nel 1911.

Io vorrei che qualche diligente studioso di cose romane presentasse in una esposizione sintetica ed intelligente, i due quadri di Roma: come era il 19 settembre 1870, e quale sarà nel marzo del 1911. Un tale lavoro, convenientemente illustrato e pubblicato, sarebbe certo degno di figurare fra le mostre organizzate in occasione del cinquantenario.

Ma, per restringerci all'attività spiegata dalla Capitale per le feste del 1911, ci piace di ripetere l'osservazione che un giornalista ha fatto dopo aver visitato i lavori: « Le altre Esposizioni hanno lasciato tracce altrettanto durature e benefiche? »

Sarebbe per altro ingiusto misconoscere l'aiuto prestato in quest'occasione alla Capitale, da enti, e persone le più cospicue: banche, senatori, deputati, cittadini benemeriti, artisti geniali e disinteressati. E sarebbe esagerato affermare che tutto sia stato fatto e null'altro rimanga a fare. I romani, ad esempio, hanno trascurato il problema delle comunicazioni, che pure costituisce un coefficente essenziale di successo per l' Esposizione, dato che i suoi padiglioni e le sue mostre sono state costruite in luoghi eccentrici della città.

Speriamo. E confidiamo pure che ad altre deficenze sarà presto riparato. Ma intanto v'è anche da compiacersi si sia pensato a costituire un Comitato con l'incarico di studiare il problema del caro vivere, ed ovviare alle sue gravi conseguenze.

Vi furono, sul principio, in riguardo alla parte finanziaria, non lievi preoccupazioni, ma oramai da questo punto di vista il Comitato è tranquillo.

Fra varî istituti di credito italiani, la Commissione di finanza ha già raccolto circa mezzo milione di offerte. La lotteria affidata alla Banca d'Italia promette un risultato assai proficuo: fra Roma e Torino saranno divisi cinque o sei milioni. Varie centinaia di migliaia di lire sono state assicurate da concessioni varie, il Governo ha già assicurato due milioni e mezzo, il Comune di Roma 2 300 000. E non parliamo dei benefici minori.

Gli appalti sono quasi tutti sistemati, i padiglioni regionali tutti combinati coi varî Comitati, la consegna delle aree compiuta.

Le inaugurazioni.

I lavori finora eseguiti danno affidamento che, per le date di inaugurazione ufficialmente fissate, il Comitato sarà in grado di presentare in ordine tutte le costruzioni che costituiscono l'Esposizione.

Il 17 marzo 1911 — anniversario della proclamazione di Roma capitale — si inaugurerà l'Esposizione internazionale di Arte, presso la via Flaminia sulla sinistra del Tevere, la Mostra archeologica alle Terme di Diocleziano, e le Mostre retrospettive di Castel Sant'Angelo.

Il 21 aprile — Natale di Roma — inaugurazione degli edifici e delle mostre, sulla destra del Tevere; cioè padiglione delle feste, foro delle regioni, padiglioni regionali, padiglioni della pesca, e mostra etnografica — con i padiglioncini annessi.

Sono anche stabilite per il 1911 le inaugurazioni del Monumento a Vittorio Emanuele, del Palazzo di giustizia, della Passeggiata archeologica, del Ponte Vittorio Emanuele.

E per il 1911 sarà pure quasi terminata la nuova e grande aula in cui dovrà adunarsi la rappresentanza nazionale.

A VOLO D'UCCELLO!...

Terme Diocleziane e Chiesa di S. Maria degli Angeli.

I lavori che il Comitato del 1911 ha voluto compiere nelle Terme Diocleziane, costituiscono la più grande attrattiva per gli studiosi di cose archeologiche.

Alla fine del secolo XVIII le Terme si potevano ancora ammirare in tutta la loro vastità e grandiosità. Ma nel 1749 cominciò la loro profana-

Il Manifesto dell' Esposizione di Duilio Cambellotti.

zione e la loro rovina, quando cioè l' architetto Luigi Vanvitelli vi insinuò la brutta facciata della Chiesa di S. Maria degli Angeli e costrusse la nuova abside. Ed attorno alle superbe mura degli antichi bagni cominciarono ad assieparsi casupole, tettoie, magazzini di vino e di legname mentre le vaste sale rovinose furono occupate da sconci depositi di carbone, di fusti e di legna.

Una sola fra quelle sale, sebbene anch'essa deformata, rispecchiava ancora la grandezza delle sue memorie. Essa era occupata dallo scultore tedesco Moise Ezekiel, il grande amico di Francesco Liszt, che vi aveva disposto il proprio *atélier* e la propria abitazione. Come ridire la signorile originalità di quella sala immensa? Aveva del fantastico ed era di un'aristocrazia incomparabile. Più volte il pubblico di Roma accorse per udire un violinista famoso o una eletta conferenziera.

Tutto attorno alla sala, correva una parete di noce nella quale erano celate le cose indispensabili al soggiorno di una persona. E nella sala, distribuiti con un gusto singolare, due pianoforti magnifici, uno splendido « Cristo morto », scultura pregevole dello stesso Ezekiel, e molte altre sue opere scultorie. La natura di tali cose e la modestia dello spazio da esse occupato in confronto alla maestà della volta, non toglievano alla sala il valore originale, nè deturpavano il suo motivo dominante.

L'Ezekiel ha vissuto in quella strana dimora circa vent'anni, e solo pochi mesi addietro, obbedendo alla legge comune, ha dovuto abbandonarla. Infinito è stato il suo rammarico, e ne sono stati spiacenti anche i suoi amici, e quanti altri hanno avuto occasione di visitare quel singolare santuario dell'arte.

I moderni restauri non permetteranno certo di demolire il presbiterio e l'abside della Chiesa che il Vanvitelli ha costruito. Liberate le Terme dalle casupole che vi sono addossate, esse potranno già per tal modo presentare almeno il ricordo della pura linea originale.

Quanto alla Chiesa di S. Maria degli Angeli, se non per il 1911, certo in seguito, avrà anche essa la sua decorosa sistemazione. Sarà con ogni probabilità attuato il progetto di Giuseppe Sacconi — e ripreso da Guido Cirilli — il quale, inspirandosi alla primitiva concezione michelangiolesca vorrebbe ristabilire l'ingresso del tempio nel lato della crociera prospettante la Piazza dei Cinquecento, e — ferma restando la disposizione della crociera stessa — spostare l'altar maggiore dal luogo ove si trova, nel fronte della croce opposto alla parete ove sarà riaperto l'ingresso principale. L'ingresso attuale sarà conservato, ma reso secondario, la facciata semicircolare del Vanvitelli abbattuta, e rimesse allo scoperto le mura termali sottostanti.

Nelle Terme l'Esposizione occuperà sette aule ed i lavori da eseguire consisteranno nella copertura con tetto alla romana di due grandi aule, nello sterro generale dei varî ambienti per raggiungere l'antico piano delle Terme, nell'apertura di giganteschi vani di comunicazione, nella creazione di un nuovo ingresso al Museo, verso la ferrovia, e finalmente nella costruzione di una cancellata di chiusura esterna che dovrà girare attorno al monumento.

Nel chiostro attiguo i lavori sono pure a buon punto. Sono pronti i telai per le grandi vetrate in ferro e le fondazioni del tempio di *Ausyra* di Galagia, sulle cui pareti saranno incise le *res gestae divi Augusti* — biografia e testamento del fondatore dell'impero.

A piè d'opera si trovano il mosaico di Castel Porziano, i pezzi che riproducono il sepolcro di Platorino e l'*Ara pacis*. Anche la riproduzione prospettica del tempio di Nettuno è a buon punto.

L' Esposizione di Belle Arti.

Il recinto destinato a contenere il palazzo delle Belle Arti, è situato nel territorio della Vigna Cartoni, a fianco della ex villa Borghese.

L'ingresso d'onore, in armonia col tipo di quello della villa Borghese, sarà sormontato dagli stemmi d'Italia e di Roma, e chiuso da una

Terme di Diocleziano - Lavori per l'isolamento.

artistica cancellata a lato della quale figurerà il Genio frenato dalla misura dell'arte.

Varcato l'ingresso, il corpo centrale e stabile dell'Esposizione, si presenta proprio di faccia: vi si giunge per una grande scalea, intramezzata da un giardinetto allietato dal getto di fontane, limitato alla sua base dalla grande strada che unirà quella che è oggi Vigna Cartoni al Museo di Papa Giulio e alla via Flaminia. Al di là della strada è un'altra ampia scalea, la quale conduce al pronao dell'Esposizione.

Ai lati di essa si distribuiscono i padiglioni delle varie nazioni: dell'Inghilterra, della Germania, della Francia, dell'Austria, della Russia, dell'Ungheria, dell'Olanda, degli Stati Uniti, del Belgio, della Spagna e del Giappone.

Il palazzo dell'Esposizione di Belle Arti, in puro stile romano, è opera dell'architetto Bazzani, ed è stato costruito in muratura. Il pronao corinzio di accesso è grande e solenne; una ampia scalea lo recinge armoniosamente e le

Particolare dell'Ingresso d'onore a Vigna Cartoni.

due are che ne limitano la tribuna sono di un disegno squisito.

Dal pronao, si accede nell'atrio, nel quale alcune colonne di gialletto sostengono la volta. Si passa poi nel salone d'onore, luminosissimo. A destra ed a sinistra dell'atrio si succedono simmetricamente le sale dell'Esposizione; ognuno dei due corpi di fabbricato ha nel centro una sala più vasta, ove saranno esposte le opere di maggior importanza.

Oltre alle mostre di pittura e scultura, ne sono state pure organizzate: una di architettura, una della medaglia e una del Cinquantenario alle quali attendono nelle varie regioni speciali commissioni.

Il Ponte Flaminio.

Un'altra delle stabili opere da inaugurarsi in occasione delle feste del Cinquantenario, è il ponte Flaminio. Esso è stato impiantato sul Lungo Tevere Milvio e sarà pronto per la fine dell'anno in corso.

Dato lo sviluppo edilizio che il quartiere Fla-

Ingresso d'onore della Mostra Etnografica - Piazza d'Armi.

Il Padiglione della Lombardia.

minio ha avuto in questi ultimi due anni, la costruzione di un tale ponte si era resa indispensabile. La struttura ne è solidissima, l'arcata ampia e svelta, l'architettura sobria ed elegante.

La Mostra Etnografica.

E' stata situata nella piazza d'Armi, ed il suo ingresso, di carattere romano, misura una lunghezza di 120 metri ed un'altezza di 35.

Gli usi, le abitudini, le foggie, negli utensili, nelle vesti, negli ornamenti, vi saranno raccolti, dando così la fisonomia popolare nelle varie provincie. Si avranno case coloniche della Toscana, del Lazio, dell'Abruzzo, della Lombardia, dell'Emilia, ecc.

Saranno anche riprodotte in azione le principali industrie di ciascuna regione con oltre 250 persone nei costumi del luogo.

Inoltre tutte le regioni d'Italia costruiranno un loro padiglione. Si avrà una specie di casa rappresentativa di ogni regione, entro la quale vi sarà la riproduzione dei monumenti, cimeli ed opere d'arte riprodotte o portate.

Il Padiglione della Sicilia.

L'edificio stabile in muratura (che ad Esposizione finita, verrà adibito a scuola comunale) è già costruito.

Vi sarà infine un padiglione della pesca riproducente la pescheria veneziana, decorato all'interno con motivi marinareschi. Esso conterrà un diorama, un acquario, e cinque o sei salette.

A Castel Sant'Angelo.

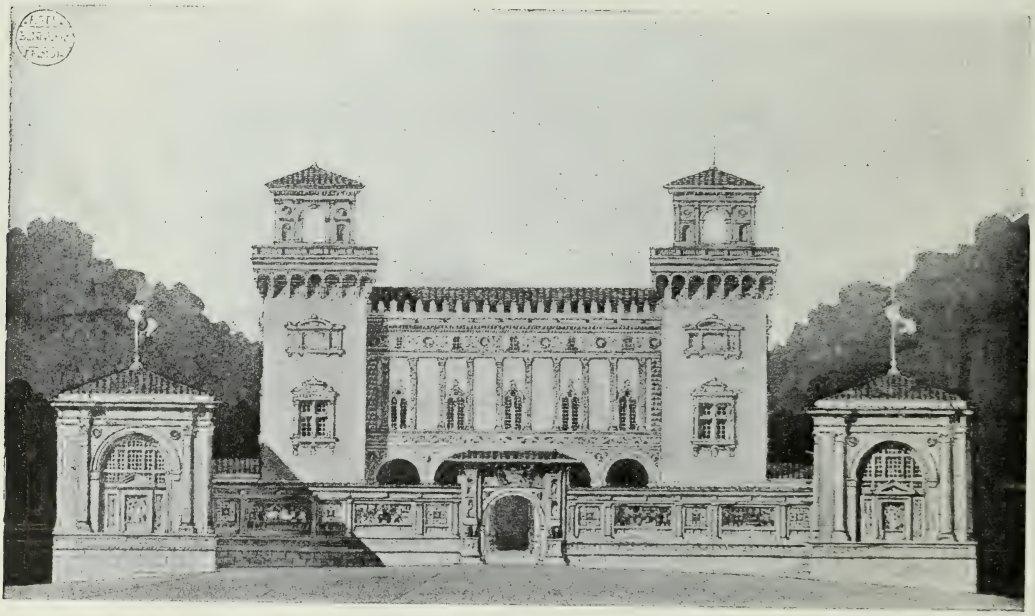
Anche qui il Comitato per le feste del Cinquantenario ha organizzato bei lavori di adattamento. Essi sono stati stabiliti sui fabbricati adibiti fino a poco tempo fa a caserma del Genio, e sui bastioni.

Sul bastione S. Pietro sorgerà il padiglione dei Congressi, capace di oltre 10 000 persone. Dirimpetto, sul bastione S. Marco, il padiglione vertino. Il progetto è degli architetti Pardo, Piacentini, Guazzaroni.

Esso consterà di due lunghi bracci diritti della lunghezza di 150 metri ciascuno e da una chiusura semicircolare.

Una caratteristica di questo Stadio, sarà la facilità di accesso a tutti i posti, e la possibilità di godere lo spettacolo standosene comodamente seduti. Le sue cinquecento scalee, larghe ciascuna 20 metri, offrono una capacità di circa 30 000 spettatori. L'edificio deve essere fornito di grande vasca natatoria, di pista podistica, sale di scherma, palestre, bagni, dormitori, uffici, sale di lettura e di ritrovo.

Sarà una vera casa dell'educazione fisica dove i giovani, oltre i conforti della vita materiale, troveranno un geniale ambiente di svago educativo.



Il Padiglione Emiliano-Romagnolo.

restaurant, in istile medioevale. Questi due padiglioni saranno uniti fra di loro da quello delle mostre temporanee, che comprenderà

a) ricordi varî di arte pura e di arte applicata del medio evo alla metà del sec. XIX;
b) artisti romani dal secolo XIII al sec. XVI;
c) sale speciali: Borgiana, Berniniana e simili;
d) mostra del costume;
e) armi;
f) farmacia del secolo XVI;
g) topografia di Roma;
h) numismatica e sfragistica romana;
i) mostra della vita degli stranieri a Roma;
l) memorie degli ospiti illustri di Roma.

Lo Stadio.

Il grande Stadio nazionale, sorgerà a poco più di un chilometro da Porta del Popolo, tra il viale Flaminio e il viale Parioli, presso l'area del vecchio gazometro.

Sul tipo dello Stadio olimpico di Atene, sarà costruito in cemento armato, imitante il tra-

I festeggiamenti sportivi.

Lo sport avrà solenni consacrazioni sopratutto per contributo e iniziativa del Touring Club Italiano. Della crociera motonautica destinata a radunare a Fiumicino un imponente numero di imbarcazioni le quali dovranno risalire il Tevere fino alla Città Eterna, i nostri lettori hanno già avuto molte occasioni di sentir parlare.

Il Touring organizzerà pure la festa nazionale del *Gonfalone* delle Cento Città ed un grande convegno ciclo-motoristico. Le gare d'aviazione che non avranno pari certamente nelle altri Nazioni celebreranno le memorie grandiose del passato con le audaci speranze dell'avvenire.

Vi saranno inoltre: una gara internazionale di tiro a segno; un torneo internazionale di scherma; una gara di palloni sferici, e poi regate, corse automobilistiche, un concorso ippico internazionale ed altri cimenti che l'avarizia dello spazio non ci consente di esporre.

ALBERTO DE ANGELIS.

SACCHEGGIO DI UNA VILLA GALLO-ROMANA DA PARTE DEGLI UNNI. (*Quadro di Rochegrosse*).

Il turismo dei popoli

Come migrano le piante e gli animali.

« Il nostro stolto orgoglio ci ha fatto credere per molto tempo che siamo degli esseri miracolosi, unici e meravigliosamente fortuiti, probabilmente caduti da un altro mondo, senza nessi certi col resto della vita, e, in ogni caso, dotati di una facoltà insolita, incomparabile, mostruosa. E' molto preferibile non essere così prodigiosi, perchè noi abbiamo imparato che i prodigi non tardano a scomparire nell'evoluzione normale della natura. E' assai più consolante osservare che noi seguiamo la stessa strada che segue l'anima di questo mondo immenso, che abbiamo le stesse idee, le stesse speranze, le stesse prove, e quasi — se non fosse il nostro sogno specifico di giustizia e di pietà — gli stessi sentimenti. E' assai più tranquillante accertarsi che noi adoperiamo, per migliorare la nostra sorte, per utilizzare le forze, le occasioni, le leggi della materia, dei mezzi esattamente uguali a quelli dei quali essa usa per illuminare e ordinare le sue regioni imperscrutate ed incoscienti; che altri non ve ne sono, che noi siamo nella verità, che siamo veramente al nostro posto e in casa nostra in questo universo materiato di sostanze ignote, ma del quale il pensiero è non già impenetrabile e ostile, ma analogo e conforme al nostro ».

Questi pensieri che Maurizio Maeterlynck premette alle sue osservazioni sulla *Intelligence des Fleurs*, mi tornano presenti studiando quel particolare fenomeno della vita dei popoli che è la emigrazione da uno a un altro luogo, vicino o lontano che sia, fenomeno che è tutt'altro che peculiare della specie umana ma che, e fu osservato da tempo, si riproduce in adeguate forme tra gli animali e negli stessi vegetali.

La ricerca di condizioni favorevoli alla specie per conservarsi e perpetuarsi: ecco la causa primordiale e fondamentale degli spostamenti da un punto ad un altro del globo degli esseri viventi che lo popolano, causa che è diventata una legge con forme fisse, immutabili — ai nostri occhi così contingenti — per alcune specie.

Certe forme di disseminazione delle piante per assicurare la germinazione del maggior numero di semi in un suolo adatto costituiscono delle vere migrazioni di specie vegetali, dalla Lucertolina Pisciacane (*Hyoséris radiata*) che per assicurare a un tempo la disseminazione e la stabilità della sua razza porta contemporaneamente due specie di semi, dei quali gli uni si staccano facilmente e sono muniti di ali per abbandonarsi al vento, mentre gli altri che ne sono sprovvisti e rimangono prigionieri dell'infiorescenza non venendo liberati che quando questa si decompone, al *Xanthium spinosum* un'orribile mala pianta irta di barbare punte che dal fondo delle steppe della Moscovia è pervenuta in Occidente

entro le balle di lana alla quale i suoi semi si erano agganciati quando essa era il vello degli animali pascolanti.

E tante altre piante per compiere le loro migrazioni ora accidentali ora periodiche, spesso da un continente all'altro, si affidano a mezzi svariatissimi di locomozione come i venti, le correnti marine, le cresciute annuali dei fiumi, i viaggi dell'uomo, lo stomaco e gli intestini di animali e di uccelli pur essi migratori.

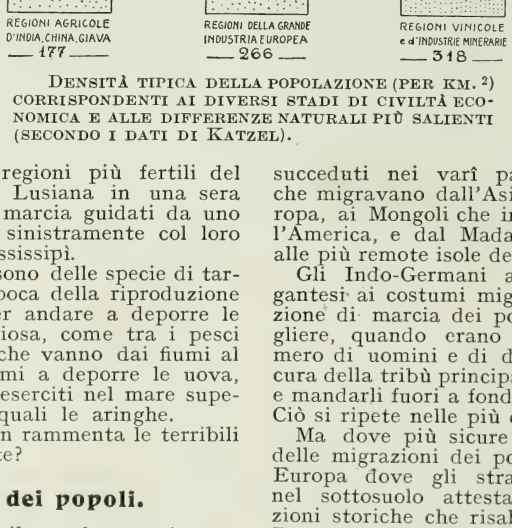
E di questi chi non ne conosce? Non parliamo degli uccelli tra i quali sono i *migratori* per eccellenza da oriente a occidente o da occidente a oriente secondo le razze, come le rondini, le cicogne, le gru, gli aironi, e gli *erratici* che dal nord si ritirano verso mezzogiorno quando il freddo li caccia come le allodole, gli ortolani e così via.

Ma tra gli stessi mammiferi curiosissima e non ancora spiegata è la emigrazione dei Lemmings (*Lemmus*) della famiglia delle *Arricolides*, che avviene ogni otto o dieci anni circa a grandi masse dalle Alpi scandinave verso il mare del Nord o verso il Golfo di Botnia in una linea di battaglia che nulla può nè deviare, o arrestare, neppure l'uomo.

Non meno curiosa è l'emigrazione degli scojattoli (*Sciurus vulgaris*) i quali in Lapponia e in America traversano i fiumi su navicelle formate di tronchi o di scorza d'alberi, servendosi della propria coda per timone. Le antilopi abbandonano ogni anno le terre rocciose della punta d'Africa per le regioni più fertili del Nord, e i bisonti della Lusiana in una sera dell'anno si mettono in marcia guidati da uno di essi, facendo risonare sinistramente col loro muggito le vallate del Mississipì.

Persino tra i rettili vi sono delle specie di tartarughe marine che all'epoca della riproduzione abbandonano il mare per andare a deporre le uova sulla spiaggia sabbiosa, come tra i pesci sono numerose le specie che vanno dai fiumi al mare o dal mare ai fiumi a deporre le uova, mentre altri navigano a eserciti nel mare superando enormi distanze, quali le aringhe.

E tra gli insetti, chi non rammenta le terribili migrazioni delle cavallette?



DENSITÀ TIPICA DELLA POPOLAZIONE (PER KM.²) CORRISPONDENTI AI DIVERSI STADI DI CIVILTÀ ECONOMICA E ALLE DIFFERENZE NATURALI PIÙ SALIENTI (SECONDO I DATI DI KATZEL).

Le invasioni dei popoli.

Vivere necesse est: tutto il mondo organico obbedisce a questa legge suprema, e se i mezzi per vivere vengon meno in un luogo si va in cerca di un altro che li fornisca.

Questa fu la causa che spinse i popoli fuori delle loro sedi abituali fin dalla più remota epoca storica o preistorica.

Gli avanzi dei monumenti che permangono a fior di terra, i cimelii che si scavano nel sottosuolo può dirsi su tutta la crosta del globo, le infiltrazioni, gli incroci, le sovrapposizioni che i filologi riscontrano nelle varie lingue parlate, vive e morte, attestano che nel periodo di sviluppo di tutti i popoli si ebbero mutazioni di stanza, migrazioni in proporzioni più o meno grandi nei diversi tempi, in svariate forme, ora come pacifiche colonizzazioni, ora come violente invasioni.

Sono migrazioni che agiscono come una forza essenzialmente progressista, in quanto per esse avviene che terre deserte siano schiuse alla civiltà, oppure ad elementi deboli e degenerati altri ne sottentrino più vigorosi e ricchi di avvenire, e, finalmente, dall'unione di popoli diversi esca una nuova razza dotata di energia maggiore.

« È il fenomeno si svolge perpetuo, fatale. Lo governano leggi arcane, curiose, strane: dal nord al sud o da est a ovest; se è fatta da sud a nord o da occidente a oriente l'emigrazione è effimera. L'Inghilterra può dominare l'India, non l'Asia l'Europa; i Goti e i Normanni possono stabilirsi in Italia, ma i Romani non possono tenere le Gallie e la Germania; l'invasione araba è predestinata ad essere schiacciata senza lasciare sue traccie; dalla Spagna e dall'Inghilterra le navi volgono la prua ad occidente e vanno a cercare un nuovo mondo, ma l'America non potrà mai invadere l'Europa; la Spagna non potè ispaneggiare l'Italia; la Francia non potè mai stabilmente dominare l'Europa che le sta ad oriente. Leggi arcane inesplicabili dominano questo fenomeno dell'umanità, ma esso si svolge perenne » (1).

Come la geologia ci scopre e narra la storia della terra e ne numera le epoche e le vicende, così l'etnografia, l'archeologia e la filologia ricercano gli strati di popolazione che si sono succeduti nei varî paesi dagli Indo-Germani che migravano dall'Asia centrale su tutta l'Europa, ai Mongoli che invasero l'Europa, l'Asia e l'America, e dal Madagascar approdarono sino alle più remote isole del Pacifico.

Gli Indo-Germani avevano l'usanza ricollegantesi ai costumi migratorii ed alla organizzazione di marcia dei popoli seminomadi, di scegliere, quando erano in troppi, un certo numero di uomini e di donne giovani, dar loro, a cura della tribù principale, capi, armi e bestiame, e mandarli fuori a fondarsi una nuova esistenza. Ciò si ripete nelle più diverse parti della terra.

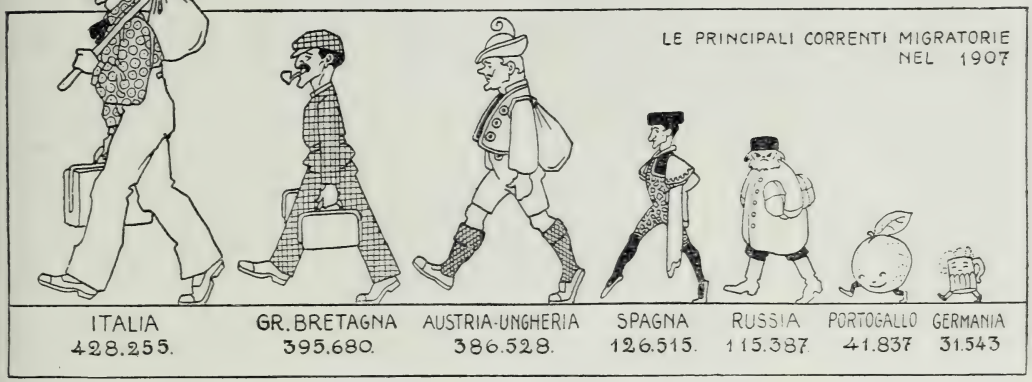
Ma dove più sicure si riscontrano le traccie delle migrazioni dei popoli è in questa vecchia Europa dove gli strati delle civiltà passate nel sottosuolo attestano delle grandi migrazioni storiche che risalgono in Italia su su dai Romani agli Etruschi, agli Umbro-Illirici, ai Galli, ai Pelasgi, e in Grecia dagli Elleni ai Pelasgi, ma sopratutto attestano il fatto capitale, dominante tutti gli altri, della triplice migrazione celtica, germanica e schiavona.

I Celti tripartiti in Iberici, Liguri e Siculi penetrano in Italia per le Alpi Retiche, per la Gallia e i Pirenei si stabiliscono in Spagna, pel Ponto Eusino arrivano sino alle isole dell'Atlantico, e seguendo le dentellature dei golfi delle acque del Mediterraneo dal litorale di Francia,

(1) R. DE ZERBI: *Relazione sul progetto di legge sull'emigrazione.* Atti della Camera dei Deputati - Sessione 1887-1888 - Docum. 85 *A*.

salgono fin nell'Olanda, in Inghilterra, nella Scozia, in Irlanda.

Tra i Germani, i Goti e i Lombardi scendono in Spagna e in Italia, i Goti e i Franchi si stabiliscono in Francia, i Germani propriamente detti occupano la Germania, i Sassoni salpano in Inghilterra respingendo i Celti, e gli Scandinavi si insediano nelle regioni nordiche d'Europa.



I POPOLI EUROPEI IN CERCA DI LAVORO E DI FORTUNA.

E finalmente, gli Schiavoni fissano loro dimora nella Grecia, nell'Illiria, nella Transilvania, nella Russia sino all'Oder, in Polonia, e, passando pei Carpazi, in Boemia dove tuttora risiedono.

Poi, dal VI al II secolo prima dell'Era Volgare le grandi migrazioni asiatiche si arrestano per un momento per riprendere appena la perenne fecondità delle steppe asiatiche, straripa da tutte le parti. Goti, Svevi, Vandali, Germani invadono le provincie romane e con un movimento circolare attorno al Mediterraneo risalgono fino all'Egitto.

Chi può dire i sacrifizi paurosi di vite distrutte dalla fame, dalle malattie, dalle avversità, dalle lotte conseguenti agli urti tra gli stessi immigranti tanto più violenti quanto più lontana è la loro parentela, le affinità meno sensibili, e i gradi di civiltà differenti, costarono queste marcie di popoli alla ricerca di suolo più fecondo, più confacente e nel quale i più vigorosi si imposero e si fissarono?

Ed ecco ancora gli Unni di razza mongola che vengono a cercar nuove terre e nuova preda, ma che Romani, Goti e Franchi coalizzati arrestano e rompono a Chalons, come più tardi a Poitiers viene arrestata e vinta un'altra migrazione che, animata da furor religioso, segue le coste dell'Africa, distrugge le sedi dei Vandali, passa lo stretto, invade la Spagna e il mezzodì della Francia.

Dopo Chalons e Poitiers, le due grandi barriere opposte dalla civiltà europea alla barbarie asiatica, sono finiti i tempi delle grandi migrazioni caratteristiche dei popoli nomadi o seminomadi.

Ma non cessano le migrazioni sotto forma di colonizzazioni che i popoli divenuti stanziali, dai Fenici, ai Cartaginesi, ai Greci, ai Romani, compirono, sia perchè conservavano la forza di popolare le terre deserte toccate loro in sorte,

I POPOLI EUROPEI CHE PIÙ EMIGRANO NEGLI STATI UNITI.

DALL' EUROPA NEL SUD-AMERICA.

sia perchè dovettero rarefare la loro popolazione e cercarle altri luoghi per vivere. Così il solo Alessandro fondò 70 città popolandole di Greci e di Orientali; così l'intiero Oriente fu ellenizzato, come più tardi l'occidente fu romanizzato. Nell'anno 187 prima di Cristo furono in una sol volta dalla città di Roma espulsi 12 000 latini, e dopo la battaglia di Filippi vi fu da provvedere a 170 000 persone. A questo servirono le migrazioni nelle colonie.

Colle Crociate che debbono aver condotto via dall'Europa in Palestina milioni di uomini il movimento di diffusione dei popoli come affare delle nazioni o degli Stati languisce e finisce col cessare.

Il grande turismo.

L'emigrazione oltre Oceano.

Dobbiamo arrivare all'epoca nostra per assistere a un aspetto nuovo, caratteristico, imponente del fenomeno migratorio che è, essenzialmente, un affare degli individui.

Proibita lungo i secoli XV al XIX dagli Stati gelosi che gli individui abbandonassero la zolla cui erano legati, l'emigrazione, da prima alimentata dai fuggiaschi delle persecuzioni religiose poi favorita negli Stati della Nuova Inghilterra per la colonizzazione agricola, riacquistò nel secolo XIX una importanza da lungo tempo ignota, con lo sviluppo della tecnica moderna, coll'estendersi della dominazione europea, col trasformarsi del diritto internazionale e del diritto politico, e sopratutto per il forte aumento della popolazione europea.

Quando si cominciano a sentire gli effetti della sproporzione fra la popolazione ed i mezzi di sussistenza, quando spunta il disagio per un eccesso di popolazione *relativo*, cioè quando si ha una densità tale di popolazione di fronte alle condizioni di vita e alle prospettive economico-sociali esistenti che esercita come una pressione, la migrazione incomincia, e avvia le sue correnti ora sottili ed ora piene e rigonfie, ora continue ed ora intermittenti.

Sono famiglie intere, sono individui isolati, giovani, forti che vanno a popolare e a ripopolare nuovi paesi. L'India inglese non ebbe infatti, mai, forse, una popolazione così numerosa come oggi, l'Egitto torna ad avere la popolazione che aveva al tempo del suo antico splendore, e l'Africa settentrionale non tarderà a presentare lo stesso risultato seguito dall'Africa meridionale e, chi sa, forse anche dall'Africa centrale.

E così, mentre nel 1800 vi erano nei paesi extra-europei già circa 9 milioni di uomini di razza europea, nel 1885 lo Scherzer calcolava ve ne fossero 69 milioni, di cui 65 negli Stati Uniti, nel 1890 erano 90 milioni. e si prevede che nel 1990 ve ne saranno da 4 a 500 milioni.

« Per effetto di questa emigrazione, osserva il Geffken (1), l'Europa in certo modo si continua fino agli antipodi; la terra abitata diventa sempre più un campo economico solo, di cui il centro e la direzione è in Europa.

Questo ingrandimento della sfera della civiltà è certo per tutti i paesi che partecipano al commercio mondiale una conquista comune. La riduzione a coltura delle terre d'oltremare è un additamento al consumo del mondo intero, il quale quindi viene ad avvantaggiarsi dell'emigrazione ».

L'Italia tiene in quest'esodo della sua gente oltre i monti e gli oceani una posizione cospicua tra i paesi europei. Nel 1880 essa occupava il quarto posto venendo dopo la Gran Brettagna e l'Irlanda (227 542 emigranti), la Germania (117 097) e la Scozia (36 398), con 35 677 emigranti, ma nel 1907 è in testa a tutti i paesi con 428 255 emigranti in un anno.

Il contingente di popolazione che essa ha dato e continua a dare alle due Americhe è davvero impressionante, e, se è vero, come si afferma dagli studiosi del fenomeno, che « le nazioni aventi migrazione sono le nazioni vigorose e sane, sono le nazioni ascendenti », che « l'avvenire dei popoli, la loro potenza, il loro benessere dipende non esclusivamente ma anche dalle loro attitudini alla migrazione, alla colonizzazione, alla coltivazione », e che « l'espansione di un popolo è come l'istinto di riproduzione dell'uomo », le speranze più salde sono legittime per il nostro paese.

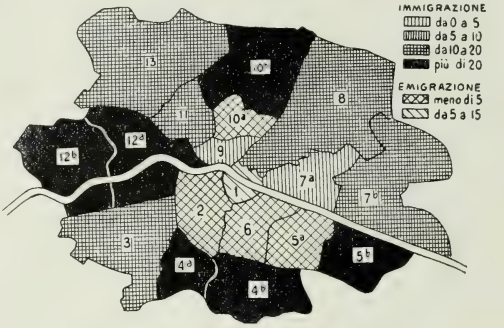
Veggasi infatti:

Emigrazione italiana negli *Stati Uniti*:

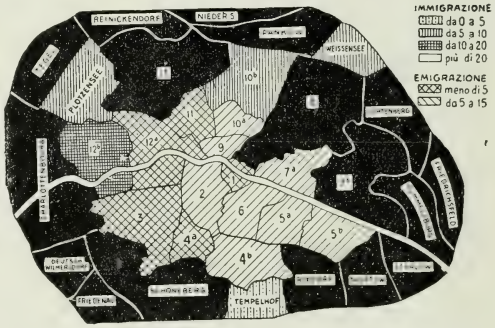
sino al 1850	trascurabile
sino al 1880	meschina
dal 1881 al 1890	307.310
dal 1891 al 1900	654.731
dal 1901 al 1908	1.647.122

Si ha così una media annua di 205 890 emigranti italiani, rappresentanti il 23 52 per cento di tutta la immigrazione negli Stati Uniti.

BERLINO PRIMA DEL 1900.



BERLINO DOPO IL 1905.



Gli spostamenti della popolazione in una grande città. — In un primo periodo a Berlino la popolazione immigrante si è addensata nei distretti più vicini al centro; in un successivo è avvenuto uno spostamento dal centro e dalla periferia verso i distretti più eccentrici i quali formano oggi un nuovo anello attorno alla città.

(1) F. E. GEFFKEN: *Politica della popolazione*. In Biblioteca degli Economisti, III Serie, Vol. XIII, pag. 1177.

Nell'*Argentina:*

	IMMIGRANTI		Totale
	Italiani	Di altre Nazioni	
Nel 1899	53.295	57.788	111.083
Nel 1900	52.143	53.759	105 902
Dal 1901 al 1908	600.643	980.044	1.580.687

Nel *Brasile:*

Dal 1820 al 1908	1.227.040	1.379.137	2.656.177

Dopo un poco d'anni di ristagno, nel 1909 vi è una ripresa dell'emigrazone negli Stati Uniti per maggior richiesta di mano d'opera e una diminuzione notevole nei rimpatrii, mentre il movimento è stazionario per l'Argentina e il Brasile:

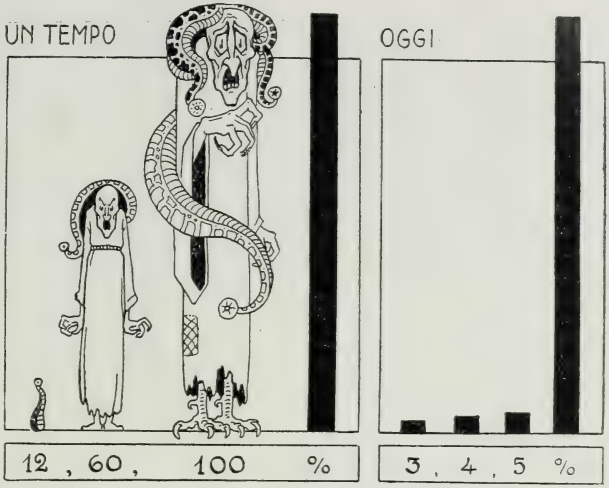
	Italiani immigrati e imbarcati in porti italiani od all'Havre		Italiani rimpatriati e sbarcati in porti italiani	
	1908	1909	1908	1909
Stati Uniti e Canadà ..	74.711	256.254	220.718	64.129
Argentina..	92.282	89.232	44.196	45.232
Brasile	11.195	11.275	14.675	14.071
Altri paesi oltre Oc..	1.035	1.089	1.086	775
	179.223	357.850	280.675	124.207

Questo significa che il *turismo* degli emigranti italiani è per buona parte di essi di andata e ritorno quasi periodicamente ogni anno. Ma ciò è vero specialmente per quelli che valicano le Alpi e si spargono nei paesi centrali dell'Europa. Se così non fosse, quando si pensi che nel 1907 emigrarono circa 800 000 individui costituenti un fatto emigratorio che non ha riscontro nella storia di altri popoli, il paese si spopolerebbe, mentre ciò non è perchè la eccedenza dei nati sui morti è circa il doppio della eccedenza numerica per l'emigrazione, e il quoziente di natività è sempre dei più alti e la densità è di 115 abitanti per chilometro quadrato, mentre in Francia non è che di 72.

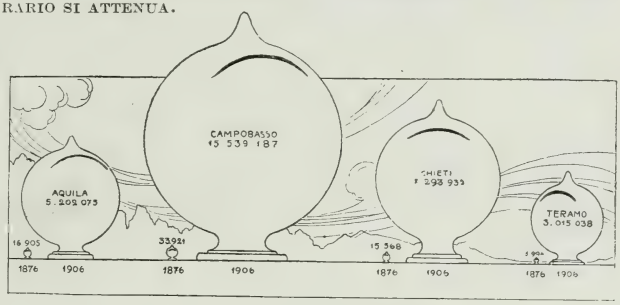
Quali che siano le cause molteplici della nostra emigrazione, precipua sopratutto quando essa cominciò a diventare più intensa, la mancanza di capitale circolante per trasformare l'agricoltura e rimunerare a sufficienza le braccia occorrenti, par certo che essa esercita una funzione utile.

Nel bilancio di fronte agli svantaggi di una selezione a rovescio, alla sottrazione cioè degli elementi giovani e robusti per lasciare a casa le donne, i vecchi, e i deboli, altri vantaggi si contrappongono che li neutralizzano.

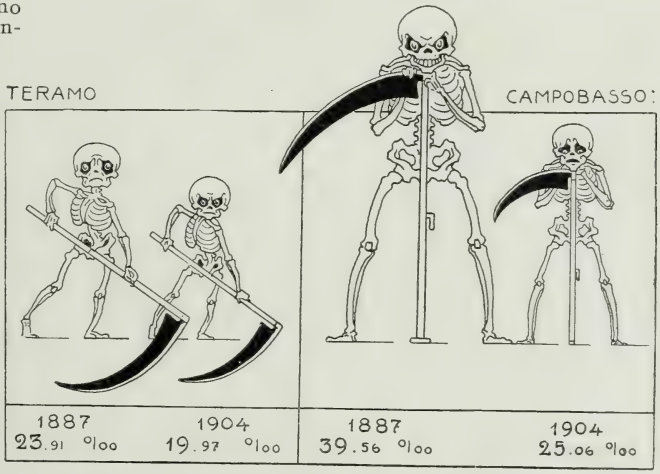
Negli Abruzzi e nel Molise dove la emigrazione si iniziò fra il 1870 e il 1880 causata da un intollerabile disagio economico a sua volta determinato dalla sostituzione ai pascoli della granicoltura nella zona alta, dal successivo impoverimento dei terreni e dalla mancanza di capitali per risostituire il prato al campo di grano e popolarlo di bestiame, l'emigrazione portò come effetti il rialzo dei salari, l'introduzione di macchine e la trasformazione tecnica in senso progressivo dell'agricoltura da parte dei grandi proprietarî, la



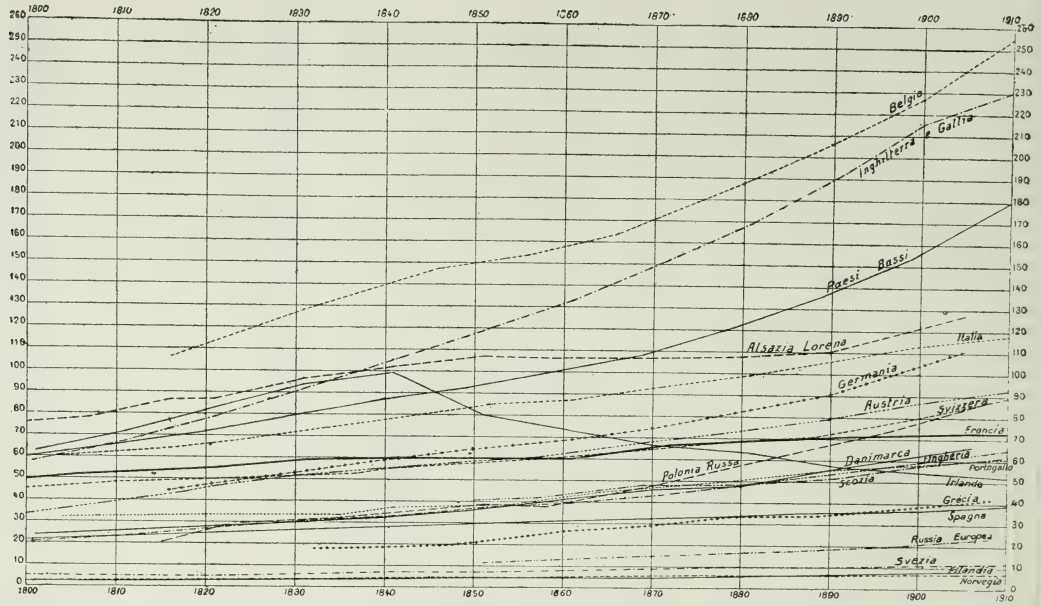
GLI EFFETTI DEL RITORNO DEGLI EMIGRANTI: IL TASSO USURARIO SI ATTENUA.



I RISPARMI DEGLI EMIGRANTI.



ALCUNI EFFETTI DELL'EMIGRAZIONE NELL'ITALIA MERIDIONALE: LA MORTALITÀ DECRESCE.



L' incremento della popolazione in Europa dal 1800 al 1910.

Questo diagramma disegnato da G. De Contensore nelle statistiche decennali di un periodo di centodieci anni, indica il numero di abitanti per chilometro quadrato nei diversi paesi.

Mentre la Francia che conta 50 abitanti per chilometro quadrato nel 1800, non ne possiede che 73 nel 1910, l'Italia nello stesso periodo di tempo ha quasi raddoppiata la sua cifra di abitanti che da 60 sale a 128, e la Germania in meno di quarant'anni aumenta di 27 milioni di abitanti; cioè di più che due terzi e il piccolo, industrioso Belgio possiede una curva trionfale tenendo il *record* della densità su tutti gli altri paesi.

Solo l'Islanda, della quale è nota la povertà economica, salita da 63 abitanti nel 1800 a 99 nel 1840, dopo le terribili acute che infierivano tra il 1840 e il 1860 si spopola, volgendo i suoi cittadini la prora in America dove cominciano a popolare New-York, e si rarefà, sino a non oltrepassare una densità di 52 abitanti per chilometro quadrato nel 1910.

sparizione della classe dei piccoli proprietarî poveri ed inesperti, e un progressivo miglioramento nella condizione della classe dei contadini che a questi ultimi si sostituiscono comprandone le terre coi risparmi accumulati all'estero.

« E' in questo passaggio dei fondi dalle mani dei non coltivatori (i piccoli proprietarî, i *galantuomini*) ed attraverso gli alti prezzi, ai quali vengono acquistati che si rivela forse il più grandioso effetto dell'emigrazione: l'uno e gli altri sono le manifestazioni esteriori della lotta ostinata di una classe per salire di un grado nella scala sociale, e della vittoria conquistata, a prezzo di enormi sacrifizi, contro la resistenza di un'altra classe, la quale, difendendo nella proprietà tutto un passato, si sforza di non lasciarsi scavalcare e di superare la crisi che la travolge. E' una vera rivoluzione nell'assetto della Società, la quale si compie silenziosamente, pacificamente » (1).

In aggiunta, si è destato il desiderio dell'istruzione, attestato dalle vive raccomandazioni degli emigranti alle mogli perchè curino la frequenza dei figli alle scuole, dal numero degli alunni iscritti alle scuole serali, festive, che è superiore, relativamente alla popolazione, a quello di regioni ove esistono importantissimi centri urbani, dei maestri privati per adulti pagati dagli stessi alunni.

E' diminuito l'omicidio, il tenore di vita è migliorato e la mortalità a Teramo da 23,91 per mille nel 1887 è scesa a 19,07 nel 1904, e a Campobasso da 39,56 a 25,06.

Da questo miglioramento delle condizioni tecniche ed economiche nelle campagne non verrà una attenuazione della emigrazione, come avvenne in Germania dove, circa 20 o 25 anni addietro, l'emigrazione superava i 200 000 individui all'anno mentre ora è ridotta a 20 000 circa?

Ovvero manterrà l'emigrazione italiana il suo carattere periodico come l'emigrazione inglese, avverando la profezia di Mazzini che fra qualche secolo la lingua di Dante sarà parlata da 100 milioni di uomini nelle lontane Americhe?

Il piccolo turismo.

Migrazioni interne e urbanesimo.

Oltre alle grandi migrazioni al di là delle frontiere e degli oceani vi è tutto un movimento, un formicolio entro i confini di ogni nazione da paese a paese, da una regione ad un'altra, da centri minori ai maggiori, movimento che si va ogni anno accentuando e che rende più rare, più eccezionali le ostriche che nascono e muojono nel loro guscio, e che possono dire, quasi a lor vanto: io non ho mai abbandonata l'ombra del campanile dei miei avi.

Nel 1908, in Italia, furono cancellati dai registri municipali della popolazione stabile, per aver trasferito la loro dimora in altro Comune del Regno, 627.330 individui e per conseguenza altrettanti circa ne vennero iscritti nei registri dei Comuni nei quali quegli individui andarono a stabilirsi.

(1) Dr. Cesare Jarach: *Inchiesta parlamentare sulle condizioni dei contadini nelle provincie meridionali e nella Sicilia.*

Questo movimento si è verificato nella proporzione di 18,38 per ogni 1000 abitanti, si è fatto di anno in anno più attivo, giacchè nel 1907 era stato di 18,12 e nel 1902 fu di 15,47 per 1000, e, per effetto di esso, alcuni compartimenti, e più precisamente la Liguria ed il Lazio, aumentarono di popolazione, mentre altri, massime l'Emilia, il Veneto, l'Umbria e la Toscana, subirono una diminuzione.

Altra migrazione interessante e, questa peculiare all'Italia, è quella annuale dei lavoratori della terra da una regione ad un'altra e che nel 1905, secondo una rilevazione allora compiuta dall'Ufficio nazionale del lavoro abbracciava 859 000 lavoratori (676 000 uomini e 183 000 donne), e 46 milioni e mezzo di giornate di assenza dalla loro residenza abituale, ordinate nelle correnti indicate nel seguente prospetto:

PROVINCIE di immigrazione	REGIONI di emigrazione	LAVORI che richiedono mano d'opera supplementare	MESI in cui gli arrivi hanno luogo	N. degli arrivati
Novara, Pavia	Piemonte, Lombardia, Emilia	Mondatura del riso	maggio e giugno	45.000
Verona, Mantova, Brescia, Cremona	Lombardia, Veneto, Emilia	Bachicoltura, fienagione, zappatura del mais	idem	18.000
Roma	Lazio, Umbria, Abruzzi	Fienagione e mietitura	maggio e luglio	36.000
Foggia	Campania, Abruzzi, Puglie	Mietitura	idem	68.500
Potenza	Basilicata, Puglie	idem	idem	18.000
Catania, Caltanisetta, Girgenti, Siracusa	Sicilia	idem	idem	65.000
Novara, Pavia	Piemonte, Lombardia	Mietitura e trebbiatura del riso	agosto e settembre	28.000
Grosseto	Emilia, Toscana, Abruzzi, Umbria	Lavori dell'annata	settembre e dicembre	15.000
Roma	Marche, Abruzzi, Lazio, Umbria	idem	idem	93.000

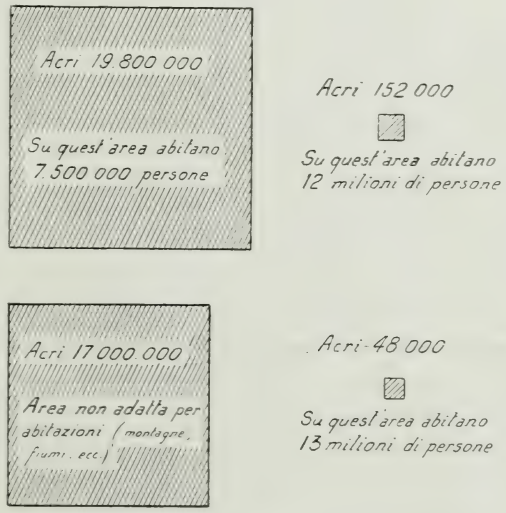
Un turismo anche più modesto è quello delle migliaia di muratori e di braccianti che ogni lunedì mattina muovono dai paesi della provincia verso Milano per fermarvisi a lavorare sino al sabato sera e ritornando alle loro case a piedi, o sui barocci dei carrettieri, o sulle tramvie interprovinciali, o sui treni operai.

E chi, nei mesi di villeggiatura non ha notato nel pomeriggio della domenica le frotte di giovani operaie che dagli sperduti borghi rurali di Lombardia si avviano battendo gli zoccoli, cantando o recitando salmodie, alle filature e alle tessitorie dei paesi e delle città industrializzate, fino al sabato successivo?

E' pur anche questo del turismo, forzato, che la dura necessità del vivere impone, e che è pur sempre meno duro, poichè si ripete solo una volta la settimana, degli otto o dieci chilometri che ogni mattina e ogni sera debbono percorrere i contadini del mezzogiorno per recarsi dal borgo al campo di lavoro, dove arrivano già affaticati e stanchi non essendo in grado di poter usare, poichè mancano laggiù i denari e le strade, della bicicletta che i loro compagni ravennati, maschi e femmine, gaiamente inforcano ogni sera ed ogni mattina.

Ma il turismo più caratteristico e più interessante nell'epoca nostra è costituito dall'esodo dai campi verso la città, e sopratutto verso la grande città, e che è conosciuto col nome di *urbanesimo*, fonte di ricchezza e di civiltà in un certo senso, di miserie, di sofferenze individuali e collettive inenarrabili in un certo altro.

Ad uno, ad uno, isolati, o a gruppi, per famiglie o parentele, giorno per giorno, sono eserciti, fiumi di umanità che si abbattono alle porte delle città e le occupano, le popolano, le gonfiano fino a farle straripare dalle cinte naturali, storiche o simboliche, trasformandole in agglomerazioni immani di popolazione come Londra, Nuova York, Berlino.



RAREFAZIONE E ADDENSAMENTO DELLA POPOLAZIONE IN INGHILTERRA E NEL GALLES.

Anche in Italia si assiste a questo spostamento di popolazione e la crisi delle abitazioni ne è un effetto e un indice — ma in misura assai meno sensibile che altrove nel senso che, quelle che più si sono ingrossate per la immigrazione dalle campagne e dai villaggi non sono le città più grandi, ma quelle di media popolazione.

Le cause di questo movimento dalle campagne ai centri urbani sono varie, dallo sviluppo dell'industria che paga più alti i salari, alla decadenza dell'agricoltura che non riesce ad assicurare un lavoro remunerato tutto l'anno, ma la sintesi del fenomeno è l'attrazione della città e che è assai

bene colta in questi versi del poeta belga Verhaeren nella chiusa del suo poema *Les Campagnes hallucinées:*

...lorsque les soirs
Sculptent le firmament de leurs marteaux d'ébène,
La Ville, au loin, s'étale et domine la plaine
Comme un nocturne et colossal espoir;
Elle surgit: désir, splendeur, hantise;
Sa clarté se projette en miroirs jousqu'aux cieux,
Son gaz myriadaire en buisson d'or s'attise,
Ses rails sont des chemins audacieux
Vers le bonheur fallacieux
Que la fortune et la force accompagnent;
Ses murs s'enflent, pareils à une armée
Et ce qui vient d'elle encore de brume et de fumée
Arrive, en appels clairs, vers les campagnes...
C'est la Ville tentaculaire!

E' la città piovra che attira e ingoia e accumula in abitazioni anguste intollerabili le popolazioni delle campagne le quali si spopolano tra le alte grida dei *farmers*, dei proprietarî di terre da coltivare.

In Inghilterra il fenomeno assume prima che altrove forme acute, così che in soli dieci anni si avevano questi addensamenti: (1)

		1891	1901
Popolazione urbana	*per cento*	75	77
Popolazione rurale	»	25	23

E nel 1901, secondo il diagramma dimostra, due quinti della popolazione dell'Inghilterra e del Galles viveva affollata sopra un'ottocentesima parte dell' area totale del paese, altri due quinti occupavano poco più di una duecentocinquantesima parte della superficie, e l'ultimo quinto era sparso sopra il resto del territorio.

Quali siano le conseguenze dell'urbanesimo è noto: elevata mortalità infantile, rincaro delle abitazioni, disagio economico e morale.

Il ritorno ai campi.

Ecco che a un certo punto si delinea un movimento inverso, un principio di ritorno verso i campi, uno sgorgo dei centri urbani e un maggiore addensamento della popolazione verso la periferia.

Questo movimento è favorito dai più abbondanti mezzi di locomozione nei grandi centri urbani — tramvie e treni operai — dalla separazione che si viene allargando nelle abitudini di vita della popolazione urbana tra il luogo del lavoro e degli affari e il luogo di abitazione e di riposo. Mentre fondaci, magazzini, laboratorii, borse e mercati restano nel cuore della città, la casa d'abitazione è desiderata e appetita fuori delle mura, lontano dal tumulto cittadino, vicino alla quiete dei campi. D'altro canto la possibilità di utilizzare per la energia motrice gli impianti idroelettrici invece del carbon fossile permette di portare i grandi stabilimenti industriali dalla periferia delle città vicino alle stazioni ferroviarie, nella campagna in vicinanza dei corsi o delle cadute d'acqua. E l'industrializzarsi dell'acquicoltura prepara una vicenda stagionale di lavoro per tutto l'anno ora nei campi, ora negli opifici. Così borghesi e operai trovano sempre più conveniente di uscire dalle città nelle quali si erano addensati, ogni sera o definitivamente formandosi una cintura. Così si trasforma la struttura stessa delle città le quali vanno per stabilirsi oltre l'agglomerazione principale di case e casette d'abitazione con giardini, orti e piante che si allacciano senza un segno visibile e netto di separazione, quale erano le antiche mura, alle campagne e ai villaggi circostanti.

Questo spostamento, questo turismo di ritorno così interessante e così salutare è già visibilissimo nelle metropoli, e i diagrammi che riproduciamo (1) dimostrano come esso si sia verificato a Berlino in soli venti anni.

IMMIGRAZIONE (+) o EMIGRAZIONE (—)

Anni	Nel Centro		Nei Sobborghi	
	Totale	Proporzione percentuale alla popol. nel 1885	Totale	Proporzione percentuale alla popol. nel 1900
1885-1890 ..	+ 3.000	+ 0.48	+ 179.250	+ 26.08
1900-1905 ..	— 48.150	— 7.28	+ 332.450	+ 46.80

Se ai movimenti di masse che abbiamo delineati si aggiungono le altre forme di turismo istruttivo e ricreativo che si inizia fino dalla fanciullezza, dagli scambi domenicali ed estivi nelle vacanze tra i fanciulli della città e quelli della campagna affidati ai rispettivi parenti nei paesi scandinavi, al *camping* ora organizzato per squadre tra gli alunni delle scuole elementari a Roma verso i suoi dintorni, dalle gite collettive ai monti, ai mari, nelle grandi città, e nelle Esposizioni, agli esodi domenicali e ferragostai di tutte le classi, dobbiamo concludere che la popolazione contemporanea, mercè i mezzi di locomozione messi a sua disposizione dalla civiltà ha moltiplicata la propria facoltà di spostarsi da un punto all'altro e che la stasi e l'immobilità vanno diventando, a differenza di un tempo, l'eccezione anzichè la norma costante.

Ora, se nel secolo dei piroscafi, delle ferrovie a vapore ed elettriche, delle automobili, e delle biciclette un così formidabile spostamento di popoli da paese a paese si verifica per ragioni di necessità, che sarà d'ora innanzi quando velivoli e dirigibili saranno messi a servizio dell'umanità sempre più errabonda?

ALESSANDRO SCHIAVI.

(1) Emile Vandervelde, *L' Exode rural et le retour aux champs.* Paris - Alcan ed. 1910.

(1) Da uno studio di Paul Meuriot in *Journal de la Société de Statistique de Paris*, anno 1909, pag. 390.

CONSOCI! PROCURATE NUOVE ADESIONI AL TOURING - FATE SOCI I VOSTRI AMICI, PARENTI E CONOSCENTI - COMUNICATECI L'INDIRIZZO DI PERSONE a cui possiamo sottoporre l'invito ad associarsi, o inviare l'opuscolo di propaganda.

Valersi delle schede inserite a pagina XI.

Due brave persone che, affidando ad alcune noterelle le loro impressioni di viaggio, non pensavano certo di esser rievocate dopo oltre ottant'anni quali precursori del Touring, sono il causidico Antonio Gabuzzi dell'imperial regio giudizio distrettuale di Milano e il più modesto Gian Maria Balleri con bottega di panni in via dei Fustagnari all'insegna del Biscione.

Stretti da vecchia amicizia e comunanza di gusti, essi anno per anno, stabilendo giornate, tappe e cose degne d'esser vedute e visitate, predispongono per un viaggio di piacere; così nel 1824 passano il Gottardo e rientrano per lo Spluga, nel 1825 vanno a Venezia e nel ritorno si spingono sino ad Arquà, in omaggio a un altro benemerito del turismo, il divino Petrarca; nel 1826 scendono a Firenze percorrendo pedestremente la strada granducale che da Bologna conduce traverso l'Appennino pel passo della Futa e facendo dovuta sosta a Scaricalasino (Monghidoro) il paese celebrato dalle più amene facezie; e nel 1827 risolvono di attraversare gli stati del re di Sardegna, recandosi a Chambery dove sono attesi da amici che li guideranno in interessanti escursioni.

Il diario di questo viaggio è balzato fuori dalla polvere di un vecchio scaffale ed è intitolato con bei ghirighori gotici: *Secondo libbro dei viaggi*. Son note semplici e unicamente personali, ma acquistano sapore pel tempo ed hanno una deliziosa caratteristica di spontaneità non presumendo indiscrezione di lettori.

CATERINA È MOLTO FRESCA E PIACENTE.

« Quest'anno — incomincia il Gabuzzi che è l'Erodoto della spedizione — dietro sollecitazione dei signori Scotti e Vialli abbiamo deciso di recarci a Chambery prendendo occasione per conoscere Torino che è tra le più grandi e popolate città d'Italia. C'è buon servizio di vetture anche al passo del Moncenisio che è a più di duemila metri. Anche gli alberghi sono buoni, essendo la via battuta da tutti quelli che vanno e vengono di Francia ».

Non è già questo un itinerario... bertarelliano?

I due compagni fanno anche un calcolo preventivo delle spese e mettono in comune la borsa che sarà amministrata dal Balleri, il quale come mercante è più adatto a tenere una registrazione.

E il fondo cassa è così dettagliato:

	pari a L.
L. 100 austriache	226,14 s.
2 doppie di Genova	214
½ doppia di Genova	53,10 s.
3 doppie di Parma	87
⅓ di doppia di Spagna	27,10
2 zecchini	32
5 napoleoni	160,10
valuta	30
Totale ...	831,4 s.

con la prudente riserva di una lettera di cambio su Chambery per altre 500 lire.

Muniti di passaporto rilasciato loro dall'i. r. governatore di Milano e vidimato dal console di S. M. il re Carlo Felice, alle 5 di mattina del 22 maggio 1827 « con un bel sereno dopo tante pioggie che fecero temere sino all'ultimo mo-

L'IMPIEGATO DELLE GABELLE SONNECCHIA DIGERENDO...

LE TORINESI SONO, IN GENERE, ALTE E BENE DISPOSTE, TUTTE DI PELLE BIANCHISSIMA, PETTO E VENTRE LARGHI; DEVONO FARE MOLTI FIGLIUOLI.

mento », il causidico e il mercante di panni salgono nella corriera in partenza da via Monte Napoleone, dove facevan capo le poste per la Svizzera e la Francia, quasi di fronte — destino delle cose e ricorrenza storica degna di nota — agli odierni uffici del T. C. I.

Ma la partenza è ritardata di mezz'ora avendo uno dei viaggiatori « un signore grosso e grasso che sbuffava e sudava e che poi seppimo essere un impiegato delle Gabelle » dimenticato a casa alcune carte d'importanza che un facchino era corso a farsi consegnare.

Altri compagni di viaggio sono un canonico con gli occhiali verdi che va a visitare alcune vigne non del Signore, una vecchia signora che si dice cugina del generale Pino e che tiene con gran cura un piccolo cane nero sulle ginocchia, e infine due insignificanti sensali che vanno al mercato di Chivasso, il quale allora aveva una discreta importanza per movimento di merci e per somma di negozî.

« Essendo, come dico, piovuto tutta la settimana, le strade sono in pessimo stato — queste dintorno a Milano per sua natura buone non sono mai — e di tratto in tratto si traballa e si affonda con certi scossoni che fanno guaire la vecchia e il suo cagnetto e alzare gli occhi al cielo al canonico. Meglio così, del resto, che i polveroni che ci colsero altre volte, specie sulla via di Lodi ».

I tempi sono cambiati ma le strade non molto, veramente.

Come Dio vuole arrivano a Magenta verso le 9 e tutti scendono ad aggiustarsi le ossa e lo stomaco con una abbondante colazione allo « Scudo d'oro ».

Ma i due giovani turisti rallegrano anche la vista all'aspetto di Caterina, la figlia dell'oste che li serve graziosamente. « E' molto fresca e piacente, con due occhi neri grandissimi e una boccuccia rossa come le fragole che ci porta. Il mio compagno che è facile ad accendersi, vorrebbe già interrompere il viaggio e fermarsi qui tutta la vita, assicurando che Magenta è il più bel posto del mondo ».

Ah, Balleri Balleri, un po' di serietà, perbacco; fortuna che hai al tuo fianco una testa quadra e posata come quella del signor Gabuzzi, che sa notare subito: « Colazione lire due, soldi 10 » lasciando il dubbio se con mancia o senza. Ed egli affida la cassa a un uomo così infiammabile?

Ma da Magenta si parte, pare senza conseguenze; a Boffalora passano il Ticino e alle 2 del pomeriggio — perchè l'appetito non manca mai — pranzano a Novara, trovando anche il tempo di visitare quel Duomo « che contiene quadri di valenti pittori; ma le opere di restauro interno impediscono di vederle ».

Le strade piemontesi non lasciano nulla da invidiare alle lombarde; l'impiegato alle Gabelle sonnecchia digerendo, o meglio digerisce sonnecchiando, la vecchia signora continua a lamentarsi e a parlottare col cagnetto come gli consigliasse la rassegnazione, il canonico legge il breviario, i due sensali si son portati in vettura una bottiglia di vino e la giuocano a carte. Il quadretto potrebbe essere anche quello di uno scompartimento ferroviario sulle odierne linee di second'ordine.

A Vercelli li attende tutti la cena e il letto compresi nel prezzo di trasporto da Milano a Torino che è di 34 lire a testa. Sono a mezza strada; in un giorno hanno percorso una set-

tantina di chilometri. Ripartono la mattina susseguente alle 5 e, trotterellando a dieci chilometri l'ora, poco dopo il mezzogiorno sono a Chivasso, dove la folla accorsa dai dintorni al mercato è grandissima e dove si fermano i due sensali. Il causidico si compera un temperino per 36 soldi e il mercante di panni, più infiammabile ma più economo, un cappelluccio di paglia per 24 soldi.

A circa tre miglia oltre Chivasso « un'acqua rapidissima ha travolto il ponte ». Malgrado le assicurazioni del vetturale che si può benissimo passare a guado, i viaggiatori protestano di non voler arrischiare un bagno pericoloso; la vecchia cugina dell'intrepido generale milanese strilla più di tutti e il canonico mansuetamente l'asseconda. Finalmente un carro di buoi che attraversa il torrente immergendosi solo a mezza ruota, li persuade e, traballando spaventosamente sui sassi trasportati dalla corrente, arrivano a salvamento. « La vecchia signora s'era attaccata con un braccio al signor grasso, stringendo forte al petto il cagnolino; il canonico, lasciato da parte il breviario, raccomandava l'anima a Dio. Balleri ed io ci tenevamo pronti a saltar giù al primo accidente ».

V'È TRA ESSI UNA « MISS » BIONDA COME L'ORO, TUTTA VESTITA DI BIANCO.

Non abbiamo noi veduto delle vecchie stampe con simili caricature?

Tutto è bene quel che finisce bene; i cavalli rinfrescati dal bagno accelerano la corsa, anche le strade si son fatte migliori e un'ora prima di sera si compie la prima parte del viaggio davanti all' albergo della Dogana vecchia, in Torino.

***

« Gran bella città, vie ampie e diritte in fondo alle quali si profilano le colline e nel cui centro si erge il castello antico di fronte al nuovo palazzo del re. Ci si accorge subito di trovarsi in una capitale dove risiede la Corte ».

A Torino si fermeranno quattro giorni, avranno dunque tempo di visitarla comodamente. Oramai è calata la sera e non rimane che di passarla nel miglior modo, andando a teatro.

Al Carignano si rappresenta una commedia italiana dal titolo bizzarro *La quarta generazione*; essi vi vanno e ciò che più li colpisce non è la commedia « giuocata molto bene dalla Compagnia reale », ma lo splendore del teatro « che non può essere più bello di quello che è. I cittadini vi accorrono con gran lusso, specialmente le donne ».

E qui s'accende di lirismo anche l'estro dell'annotatore rimasto così calmo e ragionevole davanti ai vezzi della Caterina di Magenta; non c'è quindi da dubitare che l'altro, il mercante di panni, l'ineffabile Gian Maria, vorrà interrompere un altra volta il viaggio per passare tutta la sua vita fra le *tote d' Turin*.

Ma il causidico svanito il primo bollore, fa

UNA DILIGENZA AUSTRIACA DEL TEMPO.

VETTURA DI POSTA AD UN VALICO DI FRONTIERA VERSO IL PRINCIPIO DEL 1800.
(*Coll. dott. A. Bertarelli*).

un' osservazione che taglia la testa... al toro. « Le torinesi sono in genere alte e ben disposte, tutte di pelle bianchissima, petto e ventre larghi: devono fare molti figliuoli ».

Ahimè, non è questo lo scopo di una gita di piacere, e credo non sia nemmeno nell' odierno programma del Touring. In ogni modo adesso si comprende come il Piemonte abbia dato tanti soldati alla causa italiana.

La mattina susseguente assistono nella Cattedrale alla messa dell' Ascensione celebrata dall'arcivescovo alla presenza della famiglia reale. « Ma era tanta la folla che dovemmo rimanere in fondo presso la porta centrale e non si poteva vedere che i pennacchi delle guardie altissime ». Passeggiano poi sotto i portici di via Po « che assomiglia in grande alle strade di Bologna » passano il fiume sul ponte di pietra « ed è proprio un anno che, essendo interrotto il ponte di chiatte, lo passammo in barca sotto Piacenza » tutta munita di cannoni per conto dell'Austria e di Maria Luisa; vanno alla Villa della regina e la sera nuovamente a teatro dove si canta il *Barbiere di Siviglia*. Ma questa volta lo spettacolo non li soddisfa; essi hanno già ascoltato l'opera con una esecuzione molto superiore alla Scala, e per un buon ambrosiano, si sa, la Scala è sempre la Scala, senza confronti possibili.

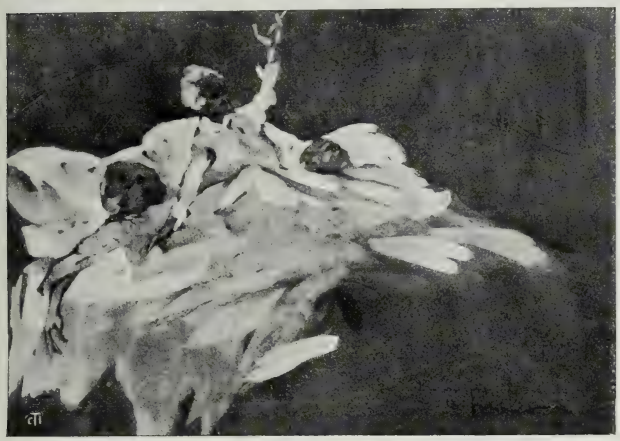
FAC-SIMILE D'UN BIGLIETTO PER LA DILIGENZA.

Si spingono in seguito al castello di Moncalieri e pellegrinano alle tombe dei duchi di Savoia a Superga ammirando il magnifico panorama; assistono in piazza d'armi a una rivista di truppe e gli enormi berrettoni di pelo degli zappatori ricordano loro i soldati di Napoleone veduti nell' infanzia entrare in Milano tra il rullìo dei tamburi e battere il calcio dei fucili davanti al Duomo dove il loro duce s'incoronava re d' Italia: epoche più remote allora di adesso che la gloria del piccolo corso è risorta più fulgida dalle accanite demolizioni dei critici e dei rétori umanitarî.

E tra tante grandezze storiche una noticina eminentemente pratica e turistica: la pensione all' Albergo della Dogana vecchia, tre pasti al giorno « si mangia in abbondanza e si beve meglio » e alloggio « camera pulita e ariosa con buoni materassi » costa cinque lire al giorno.

Il 28 di maggio, alle 5 del mattino — è un orario fisso per le partenze di posta — si mettono in via per Chambery e hanno per compagni di viaggio un maresciallo d'artiglieria e

un elegante marchese di Parigi « molto affabile, allegro e scherzoso ». Fanno il primo *alt* a Sant'Ambrogio e si trovano a tavola rotonda con una comitiva di ufficiali e di signore sopraggiunta con altre vetture. « Il marchese tiene



...TOCCÒ D'AVER TERZO, IN UN IMMENSO LETTO MATRIMONIALE IL GENTILUOMO DI FRANCIA.

la conversazione dando notizie di Francia e raccontando un mondo di facezie che fanno arrossire le donne mentre hanno una voglia matta di ridere ».

Per purgarsene le orecchie Gabuzzi e Balleri vanno a dare una capatina nella chiesa « che per essere di quei paesi è anche abbastanza bellina ».

Nulla di straordinario capita sino alla seconda sosta di Bussoleno e a quella di Susa dove si pernotta. Trovano la città « molto pulita e ben fabbricata » e cenano con una comitiva di inglesi che fanno il viaggio in senso contrario e la cui riserbatezza vince la loquacità del francese. V'è tra essi una *miss* bionda come l'oro, tutta vestita di bianco « che sotto la tavola non ismette mai di togliersi e di rimettersi una scarpina aiutandosi con l'altro piede».

Tale quale l'inglesina incontrata tre anni sono da Ottavio Mirbeau all'Albergo Bellevue di Dordrecht e questa, come certo anche quella, portava le calze di seta bianca. Ricordate il viaggio traverso l'Europa della « 628 E. 8 »?

Dato lo straordinario concorso di forestieri, ai nostri due compagni tocca d'aver terzo in un immenso letto matrimoniale il gentiluomo di Francia che riversa su di essi tutte le chiacchiere ringozzate dalla musoneria britanna, sinchè essi lo costringono a tacere fingendo di russare.

« La stanza era mobigliata con molto decoro e la biancheria finissima. Questo è stato l'albergo più buono che abbiamo trovato in tutto il nostro viaggio ». Peccato che lo scrupoloso annotatore questa volta abbia dimenticato di tramandarne ai posteri l'insegna. Propongo agli studiosi affiliati al Touring, e non sono pochi, di farne ricerca onde si possa decretare una lapide al suo proprietario, pioniere del *comfort*, in ammonimento agli odierni albergatori di provincia.

Il 29 comincia la scalata del Moncenisio e giunti laboriosamente in vetta trovano la neve alta due uomini (?) e sentono molto freddo non avendo avuto la precauzione — dimenticanza imperdonabile a due provetti turisti — di coprirsi convenientemente. In compenso ammirano « una quantità di torrentelli e di cascatelle bellissime che scendono con gran fracasso spruzzando in mille colori contro il sole e persino un laghetto, dove una piccola barca pescava le trote che dicono siano squisite, ma che noi non abbiamo potuto gustare perchè la pesca quel giorno era scarsa ».

Una buona fiammata li riscalda e un pranzo succoso li ristora a Lans-le-Bourg dove arrivano a mezzogiorno e la fame doveva esser stata canina se vi spendono 5 lire e 11 soldi che è la cifra più alta di tutti i loro pasti durante il viaggio. Pernottano a Modane « dove invece l'aria è soffocante ». Non sono ancora a letto che una vispa cameriera entra nella loro camera senza complimenti e porta via i vestiti che ritroveranno la mattina spazzolati e piegati con cura. La stanchezza del galante pannivendolo doveva essere ben forte se non ha sentito nessuna velleità, e il suo compagno lo segna nel diario come un avvenimento degno di ricordanza. Ma ne avrà quello gran rimorso quando il marchese pari-

NON SONO ANCORA A LETTO, CHE UNA VISPA CAMERIERA ENTRA NELLA LORO STANZA.

gino gli confida in secretezza la piccante avventura capitatagli con la spolveratrice d'abiti; il Balleri strepita, maledice se stesso, vorrebbe ritornare sui suoi passi, ma oramai Modane è lontana e bisogna rassegnarsi. Il Balleri è di quei turisti che credono di non avere ben compiuto un viaggio se non hanno avuto un incerto... femminile, turisti pericolosi come don Giovanni Tenorio, Giacomo Casanova e Giorgio Byron; egli si rifarà certamente al ritorno, egli che aveva spinto la ge-

nerosità sino a rilasciare 30 soldi di mancia per la più generosa *soubrette*.

Fra le dolci rimembranze del marchese e gli amari rimpianti del mercante di panni seguendo il fiume Arco si giunge a S. Giovanni di Moriana « dalle vie tanto strette che non passa il sole, quel bel sole di maggio che ci brucia la schiena, e vien freddo e fa melanconia » e la sera a Aiguebelle dove li attende in agguato un'orda selvaggia di parassiti. « Era il letto pieno, pieni i muri e ogni interstizio. Io che fui svegliato dal sonno dal loro corrermi pel naso e per gli orecchi e che, pieno di schifo, volli lavarmi la faccia trovai che galleggiavano a centinaia anche nell'acqua del catino, in cui eran caduti passeggiando sulla salvietta stesavi di traverso ». Non possono resistere oltre e prima dell' alba abbandonano l'inospitale albergo avviandosi pedestremente verso Montmeliau.

La passeggiata li rianima, la valle boscosa in cui avanzano diletta il loro sguardo e l'aria pura e fresca riempie i loro polmoni: sono vicini alla meta e, raggiunti dalla vettura, la toccheranno alle 2 del pomeriggio.

Il trasporto da Torino è costato 63 lire a testa, essendo a carico del conduttore le tre cene e i tre pernottamenti di Susa, di Modane e di Aiguebelle.

Alloggiano alla « Croce bianca » dove quella sera stessa ha luogo un ballo di ufficiali della guarnigione ed essi vi sono invitati. Malgrado la notte precedente perduta e la stanchezza del lungo viaggio, i due ambrosiani si fanno onore e le ballerine di Chambery ne rimangono incantate. Il Balleri ha la sua rivincita, poichè il fortunato marchese col volto, il collo e le mani tutte beccate dagli insaziabili ospiti di Aiguebelle non osa presentarsi alle belle dame savoiarde e rimane rinchiuso nella propria camera.

I DUE AMBROSIANI SI FANNO ONORE E LE BALLERINE DI CHAMBERY NE RIMANGONO INCANTATE.

***

Chambery, dove i nostri due amici si trattengono dieci giorni, diventa meta di escursioni al lago di Bourget, alle Chermettes per visitare la casa di madama di Warens e di Gian Giacomo Rousseau, al bosco di Candia e alla cascata di Couz, nelle quali non li seguiremo perchè hanno lo stesso *leit-motiv* che potrebbero aver oggi; nè li riaccompagneremo nel loro ritorno a Milano che oramai offre un interesse molto relativo essendo le tappe le medesime. Anche l'annotatore se ne sbriga con pochi ed affrettati appunti. Essi, in conclusione, si dichiarano soddisfatti del viaggio e per le cose nuove vedute e per le impressioni riportate in un paese « dagli ottimi ordinamenti, dove la popolazione è molto cortese e ospitale e ti si mostra obbligata dopo averti fatto la più festevole accoglienza. Nella buona società si parla sempre il francese, ma ciò non toglie che ci si senta in Italia più che altrove, poichè nè galli nè russi nè tedeschi vi hanno lasciato loro traccia... ».

E il causidico, che da perfetto turista ama anche la rapidità dei mezzi di comunicazione, finisce osservando: « Con buone poste si potrebbe andare da Milano a Chambery in cinque giornate invece che sei e con una spesa di 90 lire invece che 97 ».

Oggi ci si va in mezza giornata, ma non si ha più occasione di godere il grazioso visetto dell'ostessa di Magenta. il buon letto e le lenzuola finissime di Susa, nè di avere gli incerti notturni di Modane, ma in compenso nemmeno quelli di Aiguebelle.

SILVIO ZAMBALDI.

È USCITO IL

PRIMO ANNUARIO DELL' AERONAUTICA

Edizione 1910 DEL TOURING CLUB ITALIANO Anno I

Prezzo speciale pei Soci: alla Sede L. 3.— - nel Regno L. 3,20 - all'Estero L. 3,75

— Commissioni e vaglia al Touring Club Italiano - MILANO, Via Monte Napoleone, N. 14. —

PLASTICO TOPOGRAFICO DELLA ZONA CHE I CONCORRENTI ALLA « TRAVERSATA AEREA DEL SEMPIONE » DOVRANNO PERCORRERE.

Il Circuito Aereo di Milano e la Traversata delle Alpi.

Se il recente *méeting* di Reims fu la principale rassegna sportiva dell'aviazione, se il Circuito dell'Est, di cui dura ancora l'eco meravigliosa, disse l'affermazione definitiva del turismo aereo — il Circuito di Milano ed il Concorso per la Traversata delle Alpi in aeroplano costituiranno certamente la controprova dei due grandi avvenimenti di Francia e varranno a porgerne una compiuta ed esatta valutazione di tutti i progressi tecnici raggiunti nell'anno in corso e di tutti gli ardimenti umani che l'uomo ha osato nel 1910 per la signoria dell'elemento atmosferico.

Il numero e sopratutto la qualità delle iscrizioni alla massima riunione aerea d'Italia ci autorizzano già in antecedenza a fidare ch' essa — a differenza della massima parte di quelle tenute in tante città d'Europa — non limiterà il proprio significato ad uno spettacolo per quanto imponente d'audacia e di perizia; ma offrirà al pubblico, ai tecnici ed agli studiosi i criterî conclusivi d'un solenne paragone scientifico.

Le principali scuole e tendenze costruttive infatti vi sono rappresentate. Il biplano continua — ormai su basi meno incerte d'apprezzamento — la sua lotta d'emulazione contro il sistema ad una superficie unica. I varî principî su cui si fondano i motori, la cui evoluzione precede ogni altro progresso, lotteranno per la dimostrazione del primato e per l'orientazione dei tipi per l'anno nuovo. Ed infine le differenti foggie, misure, disposizioni e funzionamenti dei congegni di sostegno, di stabilità e di governo avranno nei risultati delle prove molteplici il loro verdetto istruttivo.

Basta dare uno sguardo alle iscrizioni per convincersi ch'esse offrono realmente una sintesi tangibile dell'odierno periodo storico del volo umano.

Vale quindi la pena di pubblicare i nomi dei concorrenti fino ad oggi iscritti ed il titolo delle macchine ch'essi faranno volteggiare al di sopra dell'aerodromo milanese.

1 Paulhan, francese, con biplano *Farman*, motore *Gnome*. 2 Cattaneo, italiano, con monoplano *Bleriot*, motore *Gnome*. 3 Kuller, olandese, con monoplano *Antoinette*, motore *Antoinette*. 4 Kuller, olandese, monoplano *Antoinette*, motore *Antoinette*. 5 Mollien, francese, monoplano *Bleriot*, motore *X*. 6 Cailler, francese, biplano *Paulhan*, motore *Gnome*. 7 Chavez, peruviano, monoplano *Bleriot*, motore *Gnome*. 8 Paul, francese, biplano *Voisin*, mot. *E. N. V.*

I principali concorrenti al Circuito Aereo di Milano.

1. Martinet. - 2. Ravetto. - 3. Labouchère. - 4. Paulhan. - 5. Metrot. - 6. Cheuret. - 7. Niel. - 8. Cattaneo. - 9. Kuller. - 10. Audemars. - 11. Aubrun. - 12. Chavez. - 13. Mollien. - 14. Paul. - 15. Ruchonnet. - 16. Tetard.

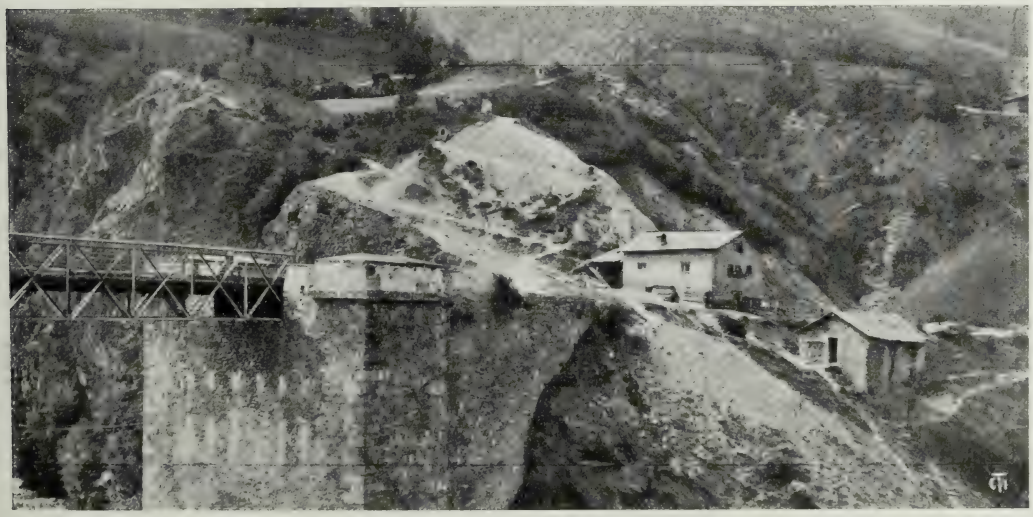
Il Campo di partenza per la « Traversata Aerea delle Alpi » a Briguerberg (900 m. di altitudine).

9 Jullerot, francese, monoplano *Pischoff*, motore *Werner*. 10 Labouchère, francese, monoplano *Antoinette*, motore *Antoinette*. 11 Ravetto, italiano, biplano *Voisin*, motore *E. N. V.* 12 Ruchonnet, francese, monoplano *Antoinette*, motore *Antoinette*. 13 Dickson, inglese biplano *Farman*, motore *Gnome*. 14 Cheuret francese, biplano *Farman*, motore *Gnome*. 15 Tetard, francese, biplano *Sommer*, motore *Gnome*. 16 Audemars, francese, monoplano *Demoiselle*, motore *Darracq*. 17 Audemars, francese, monoplano *Tellier*, motore *Renault*. 18 Magenta, italiano, monoplano *Bleriot*, motore *Anzani*. 19 Madrigali, italiano, monoplano *Madrigali*, motore *X*. 20 De Baeder, tedesco, biplano *Sommer*, motore *Gnome*. 21 Niel, francese, monoplano *Neuport*, motore *Darracq*. 22 Metrot, belga, biplano *Voisin*, motore *E. N. V.* 23 Aubrun, francese, monoplano *Bleriot*, motore *Gnome*. 24 Wienczierz, tedesco, monoplano *Antoinette*, motore *Antoinette*. 25 Cagno, italiano, biplano *Farman*, motore *Gnome*. 26 Ruggerone, italiano, biplano *Farman*, motore *Gnome*. 27 *Scuola italiana d'aviazione*, apparecchio *X*, motore *X*. 28 Legagneux, francese, bipl. *Farman*, mot. *Gnome*, 29 Principe Nissole, francese, apparecchio *Nissole*, mot. *X*, 30 Bielovucic, francese, biplano *Voisin*, mot. *X*, 31 Thomas, francese, monoplano *Antoinette*, mot. *Antoinette*, 32 Tyck, belga, monopl. *Bleriot*, mot. *Gnome*, 33 Jeane Herveu, francese, monopl. *Bleriot*, mot. Anzani.

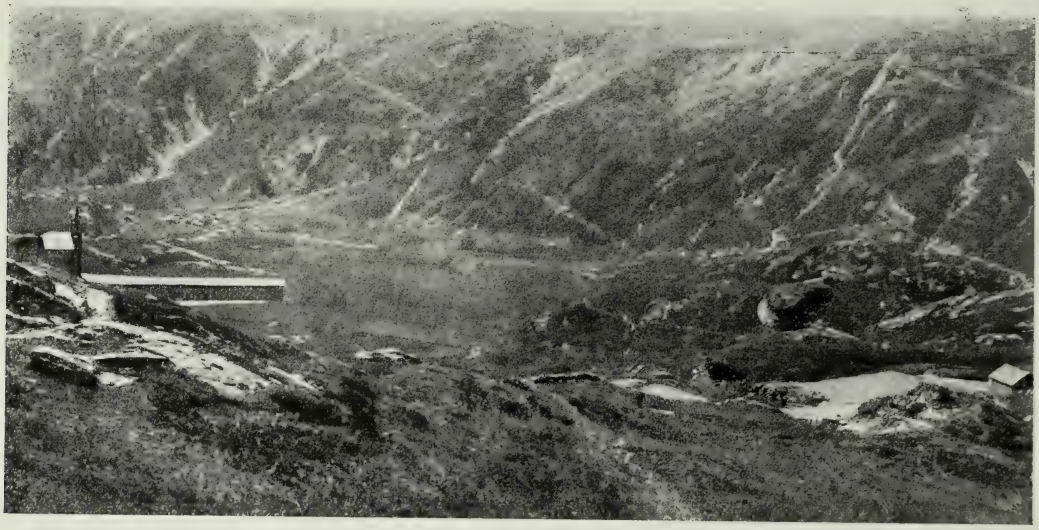
Come risulta dal presente elenco, sono dunque in competizione sette Nazioni così rappresentate: 18 francesi, 6 italiani, 2 olandesi, 1 peruviano, 1 inglese, 2 tedeschi, 2 belgi.

Parlare degli uomini ci sembra superfluo. Oggi non fa mestieri d'essere addentro alle cose d'aviazione per conoscere i prodigi di cui molti fra essi stupirono il mondo diffondendone ovunque la fama.

Mette conto piuttosto di classificare gli apparecchi che si presenteranno alle gare e di esporne le caratteristiche.



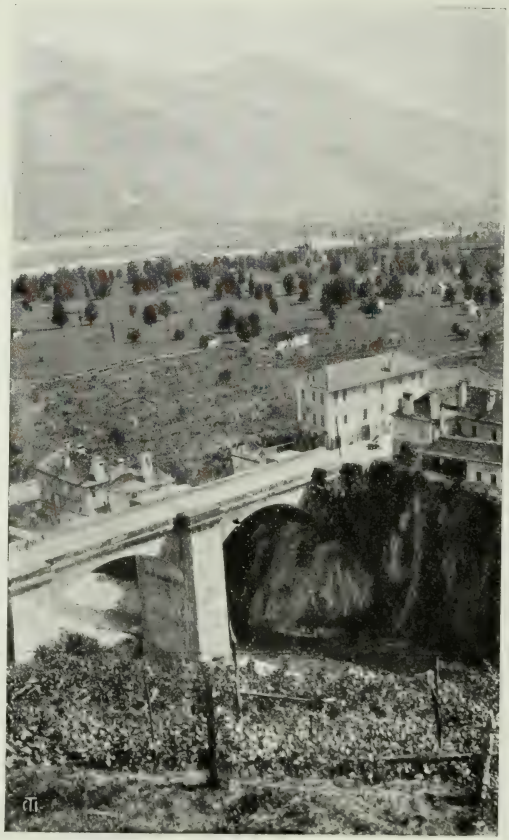
Il Ponte di Napoleone all'imbocco della vallata della Saltine sulla vecchia strada napoleonica del Sempione (« Traversata Aerea delle Alpi »).



PASSO DEL SEMPIONE. - Campo di atterramento al vecchio Ospizio (« Traversata Aerea delle Alpi »).

Sappiamo intanto che gli aeroplani sono, fino al momento in cui scriviamo, in numero totale di 33 di cui si conoscono 13 biplani e 18 monoplani. Essi costituiscono ben 13 tipi differenti. I biplani si dividono in sei *Farman*, quattro *Voisin*, due *Sommer* ed un *Paulhan*. I monoplani contano sette *Bleriot*, sei *Antoinette*, un *Pishoff*, un *Demoiselle*, un *Tellier*, un *Madrigali*, un *Neuport*, un *Tellier* ed un *Nissole*. I motori sono di 8 tipi differenti, di cui tredici *Gnome*, sei *Antoinette*, tre *E. N. V.*, un *Werner*, due *Darracq*, un *Renault*, due *Anzani*.

I biplani *Farman* sono a due posti, hanno 40 metri quadrati di superficie portante, apertura d'ali m. 10,50, larghezza d'ali m. 2, distanza verticale delle ali m. 2, disposizione orizzontale dei piani, lunghezza dell'apparecchio m. 12, peso totale in ordine di marcia chg. 450. Posteriormente reca una coda cellulare di stabilizzazione ed il congegno di direzione o — timone di profondità monoplano anteriore; timone di direzione biplano verticale. La stabilità laterale è mantenuta per mezzo d'alettori inseriti al margine posteriore dell'ala più alta. Il telaio è sopportato da pattini e ruote. Questo è il tipo *Farman* ordinario. Il tipo da corsa è pure a due posti, ma ha soltanto 32 metri quadrati di superficie portante ed un'apertura d'ali di m. 8,50; peso in ordine di marcia chg. 400; coda monoplana. Le altre caratteristiche sono identiche al tipo precedente.



Sbocco della Diveria nella Toce - Vallata della Toce (« Traversata Aerea delle Alpi »).

Il biplano *Voisin* ha comuni, col primo descritto, le caratteristiche della superficie portante, dei posti, della disposizione e larghezza delle ali, degli alettori, delle ruote e dei pattini. Diversifica in quanto misura 11 metri d'apertura d'ali, 10 metri di lunghezza totale, 500 chilogrammi di peso in ordine di marcia, timone orizzontale monoplano anteriore, timone verticale pure monoplano posteriore.

Il tipo *Voisin* da corsa pesa invece solo 400 chilogrammi, ha una superficie portante di 36 metri quadrati; apertura d'ali m. 10, larghezza d'ali m. 1,75, distanza verticale fra esse di m. 1,75. Tutte le altre caratteristiche ha comuni col *Voisin* ordinario.

Il biplano *Sommer* ha molte analogie perfino di misura col *Voisin* da corsa. Ha però una

larghezza d'ali di m. 2,50 e m. 1,50 di distanza verticale fra un'ala e l'altra. Misura 12 metri di lunghezza e pesa 330 chilogrammi.

Del *Paulhan* non si ha peranco cognizione ma non deve essere gran che dissimile al biplano *Farman*.

I monoplani sono gli apparecchi che riportarono in questi ultimi tempi i maggiori successi. Uno fra i tipi più eleganti e più celebri è senza dubbio l'*Antoinette*. Dispone d'una superficie portante da 40 a 50 metri quadrati ali con apertura di 13 metri e disposizione a *V* molto aperto, lunghezza dell'apparecchio 12 metri; peso in ordine di marcia e col pilota 550 chilogrammi; impennaggio fisso, orizzontale; torrione d'ali, pattini e ruote; timone di profondità monoplano posteriore, timone verticale di direzione monoplano triangolare.

Il *Bleriot* glorioso per tanti totali, consta essenzialmente di due tipi. Il primo, detto *XI bis* ha una superficie portante di 16 metri quadrati; un'apertura di 9 metri; disposizione delle ali orizzontale; lunghezza dell'apparecchio 8 metri; peso in ordine di marcia 250 chilogrammi; impennaggio fisso orizzontale; torsione d'ali; telaio su pattini e ruote; timone di profondità monoplano. Questo tipo è ad un unico posto. Quello *XI 2 bis* invece è a due posti con una superficie portante di 25 metri quadrati; apertura d'ali 11 metri; larghezza delle ali m. 2,30; lunghezza dell'apparecchio 11 metri; peso in ordine di marcia 350 chilogrammi; timone di profondità e di direzioni posteriori.

Il monoplano *Nieuport* consta di 14 metri quadrati di superficie portante. E' ad un solo posto. Apertura d'ali 8 metri; larghezza metri 2; lunghezza dell'apparecchio 7 metri; peso in ordine di marcia 285 chilogrammi; impennaggio fisso orizzontale; timone di profondità monoplano posteriore; e posteriore anche il timone verticale di direzione che però è biplano.

Il monoplano *Pischoff* è austriaco e comparve per la prima volta al *méeting* di Budapest.

Il *Demoiselle* di Santos Dumont ha una superficie portante di 10 metri; apertura d'ali di m. 5,10; larghezza d'ali di 2 metri; lunghezza dell'apparecchio m. 8; impennaggio cruciforme orientale per cardano; la stabilità laterale è ottenuta automaticamente con lo spostare il centro di gravità.

Il telaio riposa su tre ruote e l'ammortizzatore è costituito da pattini di sicurezza; timoni di profondità e di direzione ad impennaggio e posteriori. Peso totale dell'apparecchio da 150 a 170 chilogrammi.

Il piano di Domodossola nella vallata della Toce (« Traversata Aerea delle Alpi »).

Del *Madrigali*, unico rappresentante della tecnica italiana poco si sa fino ad oggi, essendo tuttora in costruzione. Pare che debba riuscire di superficie e di peso ridottissimi e che il costruttore si riprometta di farlo concorrere ai premi di velocità.

Ecco inoltre le caratteristiche principali dei motori più noti fra quelli che azionano gli apparecchi concorrenti al Circuito aereo.

Tipi *Antoinette:* Forza 50 e 100 HP; 8 e 16 cilindri, disposizione a *V;* alesaggio 110×105; raffreddamento a radio-condensatore; peso complessivo da 125 a 150 chilogrammi.

Anzani. Forza: 15, 25, 35, 40/50 ed 80/100 HP; rispettivamente 2, 3, 4, 3 e 5 cilindri a *V* ed a stella. Alesaggio: da 85/100 a 135/60; accensione a magnete o accumulatore; raffreddamento ad alette; peso complessivo rispettivamente da 33 a 115.

Darracq: 30 HP; 2 cilindri orizzontali opposti; alesaggio 120×130; accensione a magnete alta tensione; raffreddamento ad aria; peso complessivo chg. 55.

Gnome: 50 e 100 HP; 7 e 14 cilindri rotativi a stella; alesaggio 110×120; accensione a magnete; raffreddamento ad aria; peso complessivo rispettivamente 86 e 115.

E. N. V.: 35 ed 80 HP; 8 cilindri a *V*; alesaggio: rispettivamente 85×95 e 115×130; accensione a magnete; raffreddamento ad acqua; peso: rispettivamente 80 e 120 chilogrammi.

Renault: 40/50 HP; 8 cilindri a *V*; alesaggio 99×120; accensione a magnete; raffreddamento a ventilatore; peso complessivo 125 chilogrammi.

Come e quando si effettueranno le prove.

Togliamo dal regolamento del Circuito Aereo alcune disposizioni di carattere informativo e sulle quali è bene insistere per preparare convenientemente i futuri turisti che si recheranno ad assistere ai voli.

Gli aeroplani per innalzarsi dovranno prendere lo slancio da una pista avente la forma di un poligono di 2500 metri di diametro i cui vertici saranno costituiti da cinque piloni.

Affinchè una partenza sia dichiarata valida sarà necessario che l'apparecchio abbia passato la linea di partenza in pieno volo.

Gli apparecchi dovranno girare sempre nel senso opposto a quello del movimento delle lancette di un orologio e passare all'infuori dei piloni che limitano il percorso; salvo per le gare di altezza.

A partire dal 15 settembre non è improbabile che qualcuno dei concorrenti, in conformità alla espressa autorizzazione del Comitato organizzatore, inizi dei voli ad unico scopo di esercitazione.

Gli apparecchi concorrenti potranno inoltre servire a comporre una delle più concludenti e grandiose Esposizioni che sia mai dato finora di ammirare. I visitatori potranno, nelle ore non dedicate ai voli, espressamente stabilite dagli ordinatori, farsi un preciso concetto di ciascun apparecchio recandosi negli *hangars* ove sono depositati.

Distribuzione delle prove.

Di somma importanza per i numerosissimi visitatori del Circuito Aereo che muoveranno in denso pellegrinaggio da tante parte d'Italia verso Milano e certamente anche dall'estero — è la conoscenza del programma per ciò che si riferisce alla distribuzione giornaliera delle prove, affinchè ognuno sappia in anticipazione quale sia lo spettacolo che si può ripromettersi da ciascuna visita all'aerodromo.

Diamo quindi, giorno per giorno, l'enunciazione delle varie gare.

Domenica, 25 settembre: Prima Eliminatoria della Corsa di Velocità (50 chilometri), L. 5000 — Premio quotidiano della Totalizzazione delle Altezze, L. 1500 — Premio quotidiano della distanza senza scalo, L. 2000 — Premio quotidiano dell'Altezza, L. 2000 — Premio quotidiano della Totalizzazione delle distanze, L. 2000 — Prima prova del Premio del Volo « plané » (3000) — Prima prova del Premio dei Passeggeri (5000) — Prima giornata del Campionato Nazionale Militare (5000).

Lunedì, 26 settembre: Premio quotidiano della Velocità, L. 2000 — Premio quotidiano dell'Altezza, L. 2000 — Premio quotidiano della Totalizzazione delle Altezze, L. 1500 — Premio quotidiano della Distanza senza scalo, L. 2000 — Premio quotidiano della Totalizzazione delle Distanze, L. 2000 — Prima prova del G. P. della Distanza senza scalo (12 500). — Prima prova del Premio dello Slancio e dell'*Atterrissage* (3000).

Martedì, 27 settembre: Premio quotidiano della Velocità, L. 2000 — Premio quotidiano dell'Altezza, L. 2000 — Premio quotidiano della Totalizzazione delle Altezze, L. 1500 — Premio quotidiano della Distanza senza scalo, L. 2000 — Premio quotidiano della Totalizzazione delle Distanze, L. 2000 — Seconda prova del Premio dei Passeggeri (5000).

Mercoledì, 28 settembre: Premio quotidiano della Velocità, L. 2000 — Prima prova del G. P. dell'Altezza (Premio quotidiano dell' Altezza) (15 000), L. 2000 — Premio quotidiano della Distanza senza scalo, L. 2000 — Premio quotidiano della Totalizzazione delle Distanze L. 2000 — Seconda prova del Premio dello Slancio e dell'*Atterrissage* (3000).

Giovedì, 29 settembre: Seconda Eliminatoria della corsa di Velocità, L. 5000 — Seconda prova del Gran Premio dell'Altezza (Premio quotidiano dell' Altezza (15 000), L. 2000 — Premio quotidiano della Distanza senza scalo, L. 2000 — Premio quotidiano della Totalizzazione delle Distanze, L. 2000 — Seconda giornata del Campionato Nazionale Militare (5000).

Venerdì, 30 settembre: Premio quotidiano della Velocità, L. 2000 — Premio quotidiano dell'Altezza, L. 2000 — Premio quotidiano della Totalizzazione delle Altezze, L. 1500 — Premio quotidiano della Distanza senza scalo, L. 2000 — Premio quotidiano della Totalizzazione delle Distanze, L. 2000.

Sabato, 1 ottobre: Premio quotidiano della Velocità, L. 2000 — Premio quotidiano dell'Altezza, L. 2000 — Premio quotidiano della Totalizzazione delle Altezze, L. 1500 — Seconda prova del G. P. della Distanza senza scalo, L. 12 500 — Terza prova del Premio Passeggeri, L. 5000 — Terza prova del Premio dello Slancio e dell'*Atterrissage*, L. 3000 — Premio quotidiano della Totalizz. Distanze, L. 2000.

Domenica, 2 ottobre: Gran Premio della Corsa di Velocità (finale), L. 15 000 — Terza prova del G. P. dell'Altezza, L. 15 000 — G. P. della Totalizzazione delle Distanze, L. 20 000 — Seconda prova del G. P. del Volo *plané*, L. 3000 — Premio quotidiano della Distanza senza scalo, L. 2000 — Gran Premio del Duomo (tutti i giorni meno le domeniche), L. 4000 — Terza giornata del Campionato Nazionale Militare, L. 5000 — Premio dei Meccanici, L. 3000.

Premi Nazionali (tutti i giorni), L. 25 000.

Dirigibili (tutti i giorni), L. 25 000.

Gran Premio della « Traversata delle Alpi » dal 18 al 24 settembre, L. 100 000.

Coppa Michelin, L. 20 000.

La Traversata delle Alpi.

Nulla più abbiamo da aggiungere a quanto è stato detto al riguardo del percorso, dell'organizzazione e dei varî servizî inerenti fino dallo scorso numero.

Ci limitiamo quindi a dare i nomi degli aviatori fino ad oggi iscritti al grande cimento.

Essi sono: Chavez e Aubrun con apparecchio *Bleriot*, Latham e Wienczlers con monoplano *Antoinette*, Legagneux con biplano *Farman*, motore *Gnome*.

Non è improbabile che altri audaci vengano ad aggiungersi a questo eletto drappello, sebbene all'ora in cui scriviamo non siano aperte le iscrizioni che a doppia tassa.

Sarà effettuata un'impresa che non fu mai neanche sognata nei secoli?

Il pubblico ha fede; i tecnici ce lo promettono, gli iscritti lo assicurano.

Se, ciò avverrà non si avranno più riserve ed indugi nei progressi vittoriosi del volo meccanico: l'uomo sarà diventato realmente ed incontestabilmente il sovrano del cielo.

Le "torri pendenti„ in Italia

x x x

Il desiderio e il gusto del meraviglioso accesero sempre, presso tutte le nazioni, la fantasia popolare che ha tessuto veri e proprî romanzi intorno a fatti e a monumenti famosi, la spiegazione dei quali appare a noi moderni così chiara e plausibile.

Le due celebri torri pendenti d'Italia ebbero questa ventura. Gli architetti che le eressero erano certo uomini insigni, ma non avevano a loro disposizione i calcoli sicuri sulla resistenza dei materiali nè le conoscenze scientifiche della natura del terreno: le loro fabbriche potevano quindi cedere o inclinarsi. Purtroppo queste sorprese non sono una specialità dei secoli lontani!

Ma la fantasia popolare ricamò subito su un canevaccio tanto trasparente le più curiose leggende. Nè valse che qualcuno, dotto ed esperto, accennasse fin d'allora la realtà delle cose. Il popolo amava ingannarsi, raccontandosi gli episodi più inverosimili per esaltare sempre più la fama della propria città.

* * *

Il campanile di Pisa, alto metri 54,47, fu fondato da Bonanno architetto pisano, a cui i concittadini decretarono, in segno di riconoscenza, l'onore d'esser sepolto appiedi della magnifica opera sua. Ebbe per compagno un Guglielmo — che lo storico tedesco Dempster dice da Innsbrück — mentre invece altri asseverano esser stato pisano al pari del maestro. I lavori, iniziati nel 1173, procedevano lenti: le guerre, le pestilenze, la mancanza di denaro non consentivano la desiderata rapidità. Nel 1272, infatti, il nuovo operaio — cioè il capo della fabbriceria del Duomo come oggi si direbbe — giurava ancora, assumendo l'ufficio di mostrarsi sollecito, secondo il possibile, nell'edificazione del campanile.

Vi lavorava in quegli anni il grande architetto e scultore Giovanni Pisano, ma il Vasari asserisce che il coronamento della torre, vale a dire la cella campanaria, fu opera di Tommaso, allievo dell'altro grande artista Andrea Pisano.

Occorsero dunque più di due secoli perchè la bella torre potesse dirsi compiuta. Le otto gallerie circolari che la rivestono sono sostenute da 207 colonne, alcune delle quali sembrano aver fatto parte di un tempio di Bacco. Quelle della galleria inferiore — che ha m. 48,63 di circonferenza — sono assai più grosse e ciascun arco da esse formato corrisponde a due archi delle sei gallerie superiori: l'ultima galleria — la cella di sette armoniose campane — ha un diametro più ristretto e un numero di colonne assai minore.

Una scala di 293 gradini conduce alla sommità. E' così poco inclinata che vi si potrebbe andare a cavallo. Esagerazione del gusto pel maraviglioso!

PISA — Il Campanile. (*Fot. Brogi*).

* * *

La pendenza del maestoso campanile — intorno alla quale si sbizzarrì tanto l'immaginazione popolare — non è dovuta che al cedimento del terreno acquitrinoso, del quale Bonanno non seppe prevedere le conseguenze. Giorgio Vasari, che era giudice competente, lo ha scritto e spiegato chiaramente, ma la leggenda che attribuiva la pendenza ad una *virtuosità* dell'architetto, non svanì e in pieno secolo XIX trovava nel Grassi, illustratore delle principali fabbriche di Pisa, un convinto seguace.

Il Campanile, in un affresco del Camposanto di Pisa, dipinto da Antonio Veneziano sulla fine del trecento, è rappresentato come tuttora si vede.

Il Vasari scrisse che la pendenza si verificò prima che l'edificio arrivasse alla metà dell'altezza. Allora — argomenta il Ferrario — l'architetto, constatando che la pendenza non poteva più progredire, avrà deciso di continuare la torre nella medesima direzione. La sua altezza essendo determinata, egli dovette calcolare che dato il rapporto fra la pendenza e il diametro, gli restava ancora sufficiente margine per poter continuare la costruzione a piombo dando al lato opposto una scarpata su per giù uguale a quella della pendenza verificatasi: riflessione che prova un ragionamento profondo la cui giustezza è confermata dalla solidità dell'edificio per circa sei secoli.

La metà superiore della torre sarebbe stata dunque continuata sul piano dell'inclinazione per evitare il brutto effetto che un cambiamento di direzione verso il centro avrebbe certo prodotto. I buchi delle armature che ancora vi si vedono, assumono in questo caso una grande autorità, perchè furono praticati paralleli all'orizzonte e tendono più verso la linea dell'a-piombo che verso il piano inclinato. Checchè sia di ciò, fin dal 1298 i fondamenti del campanile diedero da pensare e Giovanni Pisano fu incaricato di scandagliarlo da cima a fondo; nel 1573 se ne smaltò il basamento per difenderlo dalla infiltrazione delle acque e nel 1830 se ne mise in luce il piano antico.

BOLOGNA — TORRE DEGLI ASINELLI E GARISENDA.

Tutto ciò ha narrato il chiaro prof. Supino — una vera autorità in materia di arte pisana — osservando per giunta a coloro che ancora vorrebbero prestar fede alla pendenza *voluta* dall'architetto Bonanno che nella stessa Pisa oltre tre torri sono inclinate e nessuno si sognò mai di attribuire il fatto al capriccio dei rispettivi autori.

Questa pendenza tiene ora agitati gli animi di tutti in Italia e all'estero. Auguriamoci che le sollecite provvidenze del Governo arrivino a scongiurare in tempo ogni più lieve pericolo.

La pendenza del campanile fornì a Galileo la comodità di osservare la caduta dei gravi: una iscrizione latina fa menzione del ricordo glorioso: e questa è incisa in una lapide nell'interno della torre. Un'altra lapide, nel Chiostro di S. Spirito a Firenze, ricorda invece un fatto luttuoso. Cesare Canori di Roma il 14 settembre 1833 volle salire in alto, ma, giunto al terzo esteriore ripiano, precipitò nella piazza e morì. Non fu un suicidio, avverte la lapide, ma una disgrazia fortuita. Forse d'allora in poi non venne più permesso ad alcuno di visitare da solo il campanile: nell'ultimo piano bisogna essere almeno in tre persone.

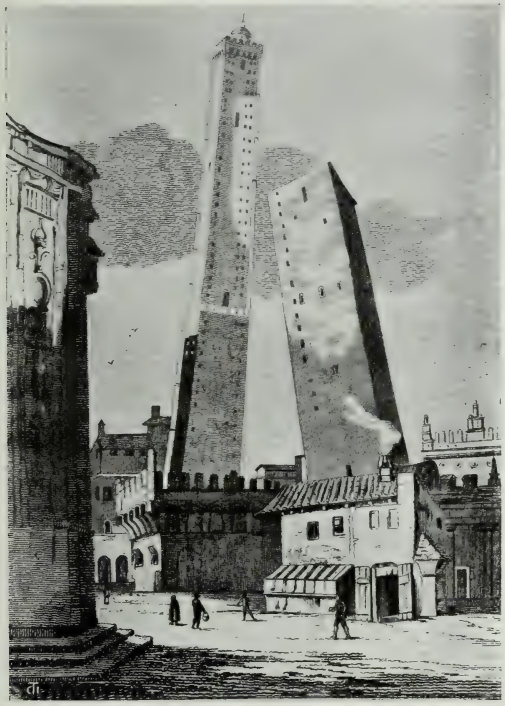
***

Famosa quanto il Campanile di Pisa — ma non pei pregi artistici — è la torre detta la Garisenda in Bologna, dove fu eretta, contemporaneamente alla sua compagna, la torre degli Asinelli, da Filippo e Oddo Garisendi fra il 1109 e il 1119.

E' il gruppo caratteristico che nei panorami delle città italiane fa conoscere a prima vista, anche ai bambini, la cara e illustre metropoli dell'Emilia. La Garisenda era assai più alta d'adesso quando la vide Dante. Fu scapitozzata fra il 1351 e il 1360 da Giovanni di Oleggio, sicchè poi il popolo la disse sempre *torre mozza*. E' alta 47 metri e mezzo ed ha una pendenza di m. 2,37, mentre l'Asinella raggiunge quasi i 98 e colla sua forma agile sembra sfidare il cielo.

La leggenda racconta che un Garisendi avendo chiesta in moglie una donzella degli Asinelli si ebbe in risposta che le nozze si sarebbero fatte quando egli avesse eretto una torre degna di ammirazione per la sveltezza e la solidità come quella edificata dalla famiglia rivale. E al-

lora il Garisendi innamorato si decise a costruire la sua torre in modo che andasse a toccare con la vetta la superba compagna.



LE TORRI INCLINATE DI BOLOGNA DEL 1835.

Una incisione del 1835 — che riproduciamo — rappresenta le due torri *inclinate* quasi in atto di darsi un amplesso, commentando forse così quella pallida storia d'amore. Ma la Garisenda sola è inclinata e da essa sola prese Dante argomento per una felice comparazione riferendosi alla sua obliquità:

Qual pare a riguardar la Garisenda,
sotto il chinato, quando un nuvol vada
sovr'essa sì ch'ella in contrario penda,
Tal parve Anteo a me.

***

Anche Roma ha una torre che pende: pendenza lieve e non da tutti notata, ma non perciò meno degna di nota.

La torre così detta delle Milizie, perchè per lungo tempo occupata da soldati, fu eretta dai Carbone, potente famiglia romana, mescolata in tutte le fazioni e le guerre del medioevo, ora prò, ora contro il papa.

Il popolo e i letterati favoleggiarono di Nerone che da questa torre avrebbe assistito cantando e suonando, al grande incendio di Roma che fu il capo d'accusa per la persecuzione contro i cristiani. Ma la torre, che veramente nell'alto medioevo godeva di questa tremenda nomèa, sembra fosse quella che si ergeva nella villa dei Colonna e che fu distrutta quando sui primi del settecento vennero costruite le scuderie papali in faccia al palazzo pontificio del Quirinale.

La robusta torre trovasi attualmente compresa nel recinto del convento di Santa Caterina a Magnanapoli: nè può visitarsi agevolmente, essendo un monastero di clausura. Dall'ultimo terrazzo lo spettacolo deve essere superbo, e ben a ragione vi si potrebbe incidere l'iscrizione di

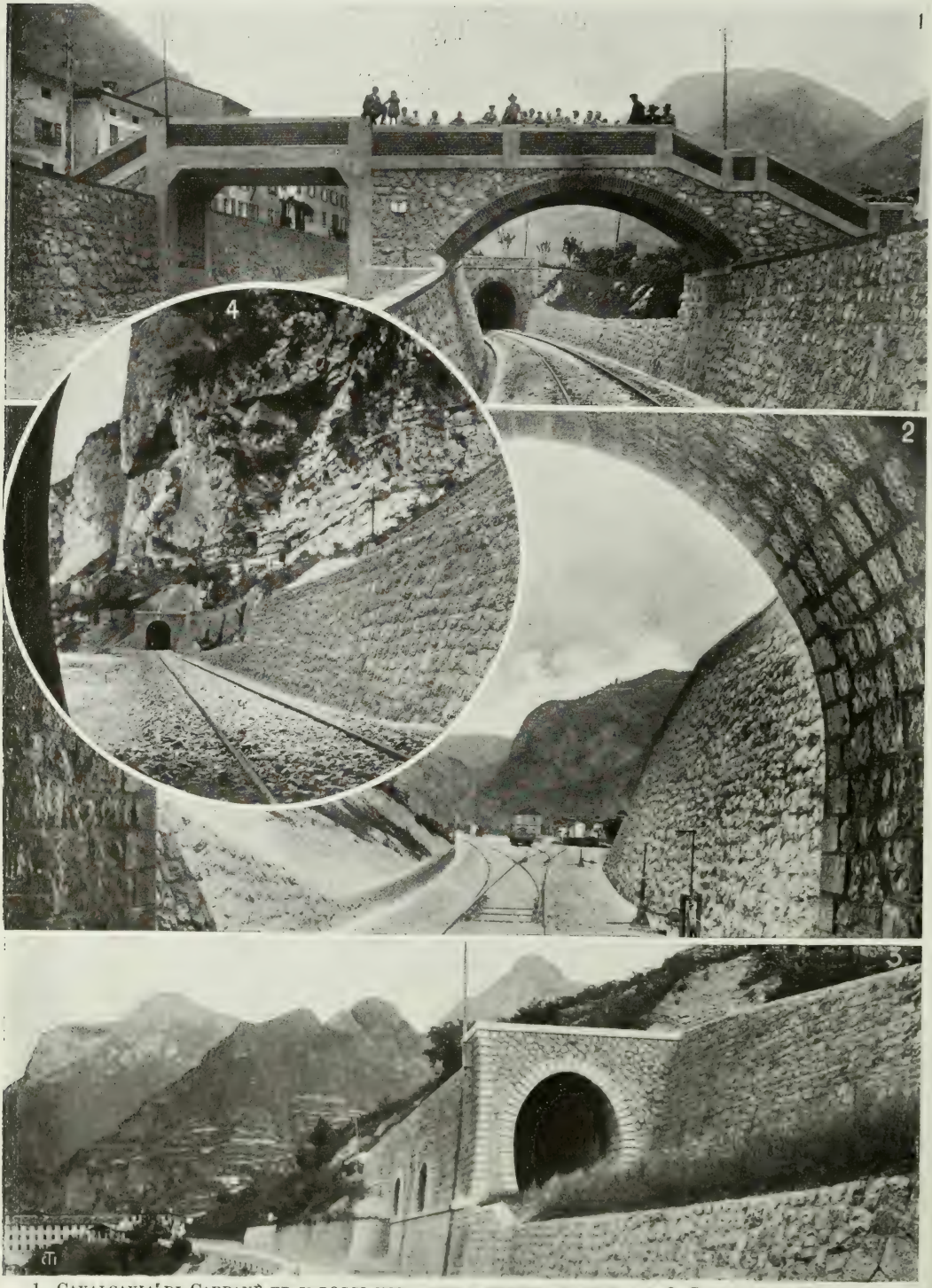
ROMA — TORRE DELLE MILIZIE.

cui va altera l'antica casa di Claudio Lorenese sul Pincio: *quì più pura è l'aria e più ampia è la vista su Roma.*

GIOVANNI BEDESCHI.

VIAGGI GRATUITI PER TUTTI I SOCI DEL TOURING CLUB ITALIANO per visitare le Esposizioni di ROMA e di TORINO nel 1911 toccando le principali CITTÀ d'ITALIA, con biglietti ferroviari circolari combinati. = *Vedansi norme e condizioni nell'* **Opuscolo di propaganda** che vien spedito dietro semplice richiesta con biglietto recante le iniziali O. P. ——

UNA NUOVA FERROVIA IN VALSUGANA.



1. Cavalcavia di Carpanè ed imbocco nord della seconda galleria. - 2. Stazione di Cismon vista dall'imbocco nord della galleria di Val Goccia. - 3. Imbocco sud della seconda galleria di Carpanè. - 4. Galleria del « Covolo » - Imbocco sud visto dall'imbocco nord della galleria del Gallo.

(*Vedi "Informazioni" pag. 503*).

I maestri ciclisti dell'Agro Romano

La bicicletta è l'alfabeto! Da oggetto di lusso, da strumento di svago sportivo, la piccola macchina silenziosa ed agile è diventata ormai sussidio necessario agli artigiani, agli operai, in qualche località agli stessi misoneisti e zotici contadini: non le restava che di trasformarsi in mezzo di... diffusione dell'alfabeto per assommare in sè le più notevoli e simpatiche benemerenze.

I maestri ciclisti dell'Agro Romano hanno guadagnato al ciclismo una nuova vittoria: la loro missione civile e umana ebbe una pronta e fedele alleata nella bicicletta volante.

Là dove i consueti mezzi di trasporto venivano a difettare e, per ragioni economiche, sarebbe stato giocoforza servirsi del preistorico caval di S. Francesco, questo potè essere sostituito dal caval d'acciaio; con quanto risparmio di tempo e d'energia non è chi non veda! Talora poi la distanza da Roma, ove taluni maestri risiedono e insegnano, era sì notevole che il miglior podista del mondo sarebbe giunto in ritardo alle ansiose scolaresche aspettanti; mancando ogni mezzo di comunicazione, nè potendosi usare altro veicolo, come l'automobile, di assai maggior costo, la bicicletta rappresentava l'unico scampo per quei volenterosi, che fervor d'entusiasmo sorreggeva nella non facile impresa.

SULLA VIA PRENESTINA: I MAESTRI CICLISTI DEL GRUPPO PRENESTINO TORNANO A ROMA, DOPO UNA LEZIONE FESTIVA.

Partivano essi in gruppo scortandosi lungo le antiche strade romane per separarsi poi a questo o a quel punto della Nomentana o della Prenestina e di altre consimili grandi arterie e dirigersi ciascuno al paesello di sua mèta: filavano sovra stradicciuole non sempre agevoli, per cammini talora resi impervii dal maltempo, premuti dal desiderio di far presto, timorosi dello scoppio d'una pneumatica o d'un qualsiasi futile incidente, che potesse mandar a vuoto la lezione. Poichè sapevano che in quei capannoni dispersi nell'arsa campagna, che in quelle stalle, trasformate in aule e arredate assai più di buona volontà che di vera suppellettile scientifica, convenivano adolescenti e uomini e donne mature e pur vecchi con negli occhi una luce nuova, e nell'animo una sete prima sconosciuta d'apprendere. Un'ombra di verace rammarico avrebbe velato quei cuori semplici alla notizia d'una assenza del maestro: strano contrasto con la gioia mal celata e scomposta che invade le scolaresche urbane all'annunzio d'una vacanza improvvisa! Le lezioni e le varie esercitazioni scolastiche potevano così aver luogo nei varî centri dell'Agro: dove l'analfabetismo rigoreggiava con triste e larga vegetazione, si veniva sostituendo la vita dell'intelletto, si dissodavano le menti incolte ponendovi a germinare i semi del sapere, si compiva opera provvida di redenzione morale.

E i maestri ciclisti tornavano talora nel cuor della notte verso la città, pedalando con ardore: avevano finito per quella sera il loro lavoro, s'erano sentiti ringraziare da quegli alunni dalle mani callose; avevano ritrovato la bicicletta nel pagliaio presso alla scuola, dove l'avevan lasciata in mancanza di rimessa; eran risaliti in sella, s'eran riuniti coi colleghi provenienti dai luoghi finitimi e la marcia ciclistica notturna, sotto le stelle, nella vasta pace della campagna romana, solcata da grandi ombre spettrali di fienili profilanti sul cielo il loro dorso curvo, di capanne addormate, dava ai loro spiriti un senso di dolcezza melanconica, di speranza indistinta, di coscienza soddisfatta, di trepidazione per l'avvenire...

E i «garibaldini dell'alfabeto» rientravano in Roma ove li attendevano brevi riposi e al dì seguente, il consueto orario scolastico.

***

Le piogge continuate ebbero, a varie riprese, a interrompere la lodevole opera di abnegazione di cotesti maestri, che non amor di lucro, assai scarso e, per forza di cose, saltuario, traeva alle sovraccennate gite ciclistiche.

Le interruzioni, se valsero a mettere in maggior luce e a far rimpiangere i vantaggi che la bicicletta può apportare, resero d'altra parte evidente la necessità di più copiose fonti finanziarie che valgano ad assicurare alle varie scuole come già nelle altre sezioni scolastiche nelle quali fu ripartito l'ampio territorio, più sicura e stabile funzione.

A tale scopo, e con un consenso veramente di buon augurio da parte della stampa e di autorevoli uomini, fu nello scorso dicembre fatta pubblica la *Relazione annuale* (1908-1909) del direttore delle Scuole serali e festive per i con-

tadini dell'Agro Romano istituite dalla Sezione romana dell'Unione femminile nazionale.

Chi legge l'opuscoletto ed ha in cuore carità di patria, sente rimorso di fronte alla visione di tutto un mondo semiselvaggio e della povera vita, che conducono le grame genti abitatrici dell'Agro, a pochi chilometri da Roma, dalla capitale fastosa ove pulsa fervida la moderna civiltà: e paiono umili parole di antichi umanisti, narrazioni semplici di missionari reduci da terre inospitali, quelle con le quali maestri e maestre delle varie zone elencano i progressi compiuti nei secondo anno scolastico, dopo quel primo tentativo (anno 1907-1908) che poteva sembrare intrapresa ardimentosa e vana.

Fatti e cifre: enumerazione di nuove scuole aperte in questa o in quella plaga, col concorso fraterno o a dispetto della medioevale e feudale opposizione dei signorotti locali; spedienti messi in opera per render possibile il regolare andamento dei corsi; statistica di alunni e del personale insegnante, profitti ottenuti, premii distribuiti, sviluppo dell'istituzione, descrizione delle scuole, programma didattico, rassegna dei mezzi pecuniari e via dicendo, tutto è chiara prova di quanto possano volontà tenace e fiamma d' amore, nutrite in pochi spiriti.

Giovanni Cena e Sibilla Aleramo, due letterati che dall' arte attingono impulso all'azione, sono, con esigua schiera di eletti, gli apostoli, i cavalieri della nuova crociata: ad essi spetta la riconoscenza di quei pastori, di quei lavoratori di quei *guitti* che il *fattoretto*, armato di bastone, vigila e sprona. Lo studio delle condizioni di vita delle popolazioni, stabili e nomadi dell'Agro, persuase a tentare la loro redenzione con l'elevarne anzitutto la coscienza: nè questo potrà mai avvenire ove s'affoltino dense le nebbie della più crassa ignoranza.

Il villaggio di Capanne, nella tenuta di Pantano Borghese.

Parallela alla bonifica del terreno urge mandar quella delle menti, e poichè Minerva dalle troppe brighe è in tutt'altre faccende affaccendata, si convenne di non attendere l'ufficiale o l'ufficioso promesso soccorso, bensì di iniziar senz'altro, con impulsi personali e coll'ausilio di private oblazioni, la lotta contro l'analfabetismo, di proseguire con più largo insegnamento la divulgazione della coltura là ove preesistevano scuole municipali, di far partecipi delle più elementari cognizioni non pur i giovanetti ai quali già la legge provvede con l'obbligatorietà dell'istruzione, ma anche in ispecial modo gli adulti, gli uomini maturi che mai ebbero a riscaldar l'anima ignara al soffio d'una parola ardente.

Non l'età, bensì il vario grado di rozzezza delle menti è ritenuto giusto criterio di ripartizione degli alunni nei corsi: gli *analfabeti* e gli *avviati* sono le due grandi categorie in cui si distinguono cotesti scolari che nel decorso anno assommarono complessivamente la cifra di 934, sparsi nelle varie scolette di Lunghezza, Granaraccio, Castiglione, Osa, Pantano, Pallavicina, Laghetto, Colle di fuori, Due Case, Capobianco, Cesarina, Decimo, Palidoro, Cerenova, Farfa.

Il progresso, è, si comprende di leggeri, veramente notevole. Per tacer d'altre, mirabile è il profitto dato dall'insegnamento a Farfa: ivi si ha un vero modello di scuola rurale mista, a tre sezioni; ivi, *fra i contadini quasi non esistono più analfabeti*. La filantropica solerzia del proprietario delle terre, che si stendono intorno alla celebre Badia, l'amoroso zelo del bravo maestro trasformarono la mentalità e la coscienza di quei coloni. Il programma iniziato con le lettere dell'alfabeto, appreso da ciascun scolaro con l'avidità di poter scrivere tutto di pugno e correttamente il proprio nome, si estese alla composizione di brevi lettere d'uso comune, al rapido conteggio orale, a conversazioni e letture di carattere educativo, a nozioncine varie di agricoltura, di industria del bestiame, ecc. « I contadini di Farfa, i quali per certo — nota la Relazione — non possono nemmeno lontanamente paragonarsi agli schiavi randagi dell' Agro Romano, costituiranno fra breve non solo una colonia di esperti agricoltori, ma anche di ottimi cittadini, ai quali la nobile iniziativa e la modernità di vedute di un proprietario che non teme il progresso, vanno assicurando un benessere materiale ed una coscienza civile ».

***

La storica Badia di Farfa, sita nel Comune di Fara Sabina, in provincia di Perugia, presenta, dicemmo, una scuola-tipo che meritava d'esser segnalata: là dove verso la fine del secolo XI il monaco Gregorio dei conti di Catino compilava il famoso *Regesto*, che va annoverato tra le nostre fonti storiche cospicue, era indecoroso l'oblio della più elementare istruzione, quasi che le stesse mura del convento millenario, un dì focolare di coltura medioevale, ricordassero, con amara rampogna, il passato ai moderni e li invitassero al culto dell'intelletto sia pur modesto ed embrionale, in omaggio dell'antica tradizione erudita.

Ma non sempre e non dappertutto si riscontrano le favorevoli condizioni della Badia; le scuole disseminate nell'Agro Romano, hanno, qual più qual meno, ostacoli di vario genere,

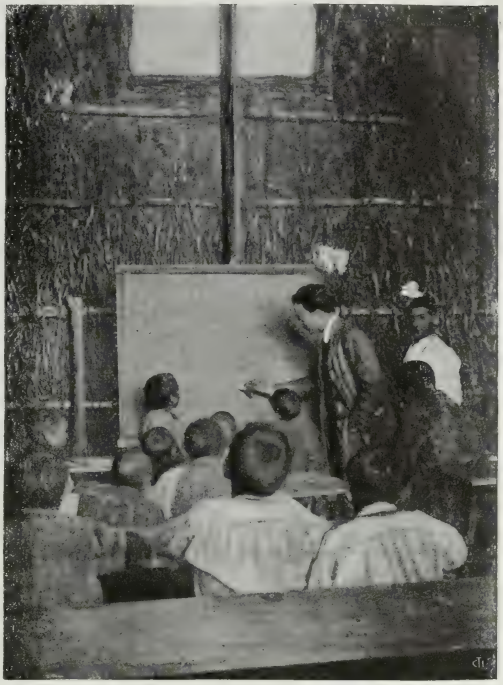
che ne inceppano in taluni luoghi il regolare andamento, in taluni altri il progressivo evolversi. Confessano, con accenti di tristezza, i nobili « seminatori dell'alfabeto » come talvolta, pur ai Comuni che ne hanno l'obbligo legale, nonchè ad essi che vollero assumerne volontariamente il carico morale, si presenti con caratteri di eccezionale difficoltà l'esplicazione di un'opera non illusoria od effimera, ma durevole ed efficace.

L'Agro Romano è privo di strade, percorso da poche linee ferroviarie e tramviarie, senza abitazioni e malarico, manca ogni vita civile nei luoghi di agglomerazione; non esiste una *coscienza scolastica* nelle genti nomadi della campagna romana: crear cotesta coscienza e sopperire alle scuole fisse, deficienti o inesistenti e impossibili a istituirsi, con la *scuola ambulante*, pare, nelle attuali condizioni di cose, unico rimedio. Lezioni festive, serali ne' dì feriali e diurne quando il tempo cattivo obbliga all'inerzia i lavoratori, vennero via via impartendosi per l'iniziativa privata del Comitato, emanazione della Sezione romana dell'Unione femminile nazionale, come accennammo. Chi però oserebbe affermare che tutto debba attendersi da cotesto manipolo di buoni, di forti, di idealisti nobilissimi cui il sogno radioso non dissuade, come purtroppo suole, dall'azione pratica, fervente, quotidiana?

Le rozze compagnie dei *guitti*, gli *scoccioni*, i *quadrellanti*, i *contatori* che durano dall'alba al sorger della luna a lavorar la pietra silicea, i *pastori* che campano la vita in mezzo alla superba desolazione delle campestri solitudini, i *caciari* che nella *capanna-procoio* dimorano e fabbricano il formaggio, i carrettieri, i braccianti, la popolazione tutta fluttuante dell'Agro ha ora assaporata l'ignota gioia, ha visto schiudersi novello orizzonte, ha pregustato il beneficio della mente e del cuore che deriva dal sapere, ha dato ai suoi dirozzatori segni di commovente affetto, di riconoscenza sconfinata.

L'opera di civiltà non può pertanto a nessun patto essere interrotta: non si indica impunemente all'assetato la pura acqua di fonte per contenderla di poi alla sua sete! Meglio non accennar mai agli occhi ingombri, agli intelletti sonnolenti, agli uomini torpidi lo sfavillo della luce che, segnalata, sopprimerla.

La capanna-scuola delle bambine di Colle di fuori, costruita dai contadini del luogo.



La capanna-scuola per i maschi di Colle di fuori, costruita dai contadini del luogo.

Le capanne povere, le stalle, i granai, le spianate ove si tenevan lezioni all'aperto al margine d'un rio, al rezzo d'un albero, dove i padri sedevano accanto ai figli, le fanciulle ilari presso alle madri pensose van trasformate in aule decenti, per la dignità nostra di uomini civili: a coloro che dopo la fatica rude dell'intera giornata compivano strade lunghe e malagevoli per ascoltare la parola dell'insegnante, non venga mai più meno il pane dell'intelletto.

E' caratteristico l'aneddoto di quei tre giovinotti di Cerenova che, assidui sempre, una sol volta furono segnati assenti: non era stato loro possibile saltar un fosso troppo ingrossato dalle piogge!

***

La poesia dell'Agro Romano, severa e melanconica, è venuta ingentilendosi di una nota commovente e umana.

Le « truppe irregolari » ma volenterose e sincere d'entusiasmo hanno iniziata la guerriglia in ordine sparso, hanno condotto le prime e più difficili operazioni di attacco e conquista: d'ora in poi la lotta contro l'analfabetismo dovrà ivi essere combattuto ad oltranza.

Così si potrà stabilire — come è nell'augurio della Relazione — « una regolare occupazione, un sicuro dominio nei luoghi conquistati dalla scuola ».

Spetta intanto alla stampa il compito di utilità nazionale, di diffondere fra gli italiani la conoscenza dell'Agro Romano, è spesso ammirato nella descrizione di maniera, sì ignoto nella sua squallida realtà.

Qual vittoria mai potrebbe arridere più grande all'Italia moderna se non quella di aver redenta, materialmente e moralmente, la Campagna Ro-

mana, di cui non è tuttavia mestieri distruggere la bellezza selvaggia, l' arcaica solennità che la fanno, a' nostri occhi, austera e maestosa? La bonifica intensificata darà frutti copiosi mentre il dissodamento delle rozze intelligenze trasformerà in uomini civili quelli che, vivendo tuttora a tenor dei selvaggi, par quasi ne usurpino il nome. A dirozzare le menti attende appunto la balda schiera dei *volontari* della scuola sui quali abbiamo voluto richiamare l'attenzione con questi brevi cenni. Augurandoci che essa cresca, e presto, a legione, e compiacciamoci che il Touring sia in esso fin d'ora rappresentato da piccola ma benemerita squadra di maestri ciclisti.

La capanna-scuola di Pantano Borghese, costruita dai colonizzatori lombardi sigg. Gibelli.

Alle forme di *turismo* aristocratico esplicantesi nel vasto deserto laziale con le eleganti cacce che trasvolano sullo sfondo infinito con rauco stridore, con liberi galoppi dietro la traccia della volpe scovata — mentre il pastore guarda stupefatto e immobile come statua d' altri tempi e il bufalo indomito dà al quadro vigoroso risalto, — è bene che succeda o almeno s'alterni quello che potrebbe battezzarsi il *turismo* scolastico.

Sbaragliare l'analfabetismo, spoltrire le menti, spigrire gli animi, ecco una forma di *sport* nobilissimo, di feconda ginnastica intellettuale e morale.

FRANCESCO PICCO.

Il Ministro Sacchi e il Touring per il Miglioramento delle Strade.

Il mese scorso a Montecitorio il Ministro Sacchi dei Lavori Pubblici ha ricevuto una rappresentanza della Delegazione Romana e della Commissione Miglioramento Strade del Touring Club Italiano che gli ha presentato e sviluppato i memoriali e i voti inviati in diverse occasioni dalla Commissione Miglioramento Strade al Ministero dei Lavori Pubblici per un complesso organico di provvedimenti tecnici per il miglioramento delle strade in Italia e per un migliore assetto del nostro patrimonio stradale, delle nuove costruzioni, delle riparazioni e dei sistemi di manutenzione delle strade; questioni queste tanto più importanti in quanto i nuovi mezzi veloci di locomozione alla cui diffusione tanto ha giovato l'opera del Touring, hanno rimesso in onore le strade ordinarie come comunicazioni rapide fra i varî centri.

Sopratutto la discussione si è svolta sulla necessità della limitazione ed il passaggio a livello delle nuove costruzioni ferroviarie e della graduale soppressione di quelli esistenti quando condizioni speciali di traffico lo esigano; l'adozione di apparecchi segnalatori alle case di cantonieri o guardiani di passaggi a livello, l'illuminazione dei passaggi a livello stessi. Altrettanto importante fu la discussione del memoriale per una razionale denominazione delle strade di grande comunicazione, chiamandole col nome di due centri più importanti, perchè vengano unificate le unità di misura adottate per gli indicanti stradali e per un servizio completo e ordinato di segnalazioni stradali secondo l'opera svolta da ormai 10 anni dal Touring col sacrificio di oltre 100 000 lire, opera sanzionata dall'ultimo Congresso Internazionale della Strada di Parigi e dalla Conferenza Internazionale dei Governi per la circolazione automobilistica che ha unificato i tipi di cartelli indicatori come quelli adottati dal Touring. Infine i rappresentanti del Touring e più specialmente i deputati Bignami e Montù, l'ing. Gola, consigliere del Touring, il cavaliere Bonardi, il cav. Mercanti, hanno richiamato l'attenzione del Ministero sulla necessità di creare il codice stradale che disciplini la viabilità, sia nei rapporti delle linee tramviarie con le sedi stradali, che in quelle della manutenzione delle traverse interne, degli attraversamenti con ferrovie, delle denominazioni e delle segnalazioni, del trasporto a tariffa ridotta del materiale di manutenzione, della rimessa in vigore del progetto di legge sulle strade comunali e della costituzione di Circoli stradali.

Il Ministro Sacchi che si è interessato vivamente dell'esposizione del riassunto dei memoriali presentati, ha dichiarato che farà oggetto di sollecito studio i voti del Touring dei quali riconosce la giustezza. I deputati della Delegazione Parlamentare del Touring faranno poi oggetto di discussione in Parlamento dei desiderata di questo, anche durante la trattazione del bilancio dei Lavori Pubblici.

Il padiglione del Genio Civile e del Congresso della Strada all'Esposizione Internazionale di Bruxelles.

Il II° Congresso della Strada a Bruxelles

Il II Congresso Internazionale della Strada indetto dall'Associazione Internazionale Permanente dei Congressi della Strada, dal 31 luglio al 10 agosto di quest'anno si è riunito a Bruxelles nel Palais des Académies.

Vi hanno partecipato i delegati ufficiali di trentun Stati, ed i rappresentanti di duecento Associazioni pubbliche; ad esso hanno aderito più di duemila tecnici di tutte le Nazioni del mondo.

Anche gli ingegneri italiani hanno preso parte in modo attivo ai lavori del Congresso, presentando rapporti su quasi tutte le questioni trattate, e vivamente interessandosi alle discussioni che occuparono le numerose sedute del Congresso stesso.

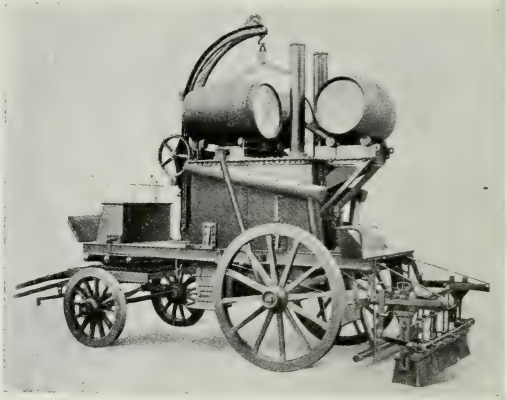
Il Touring Club Italiano, che per opera della propria Commissione Strade aveva richiamata l'attenzione dei tecnici del nostro Paese sull'importanza di tale convegno, e si era fatto in esso promotore della formazione di un gruppo italiano, era rappresentato dal proprio consigliere ing. cav. Emilio Gola e dall'ing. Gino Toller dei suoi uffici; la Provincia di Milano aveva delegato l'ing. cav. Italo Vandone che venne particolarmente ricordato dal Presidente del Congresso nel discorso inaugurale, quale redattore di una molto dotta comunicazione sulla statistica del carreggio; dalla Provincia di Brescia era stato inviato l'ing. cav. Vittorio Cinque, che assai applaudito al banchetto di chiusura parlò a nome del nostro Sodalizio e del gruppo italiano; erano rappresentate le Provincie di Bergamo dagli ingegneri Milesi e Plebani, di Verona dall'ing. Sdralevich, di Treviso dall'ing. Gregorj; i Comuni di Milano dall'ing. Cattaneo e di Roma dall'ing. Cinelli; di Firenze erano presenti gli ingegneri Tempestini e Frosali, di Catania l'ingegnere prof. Sciuto, di Bologna l'ing. Puglioli, di Torino l'ing. cav. Massimo Tedeschi che ad una delle ultime riunioni portò il saluto dei tecnici italiani ai colleghi delle altre Nazioni; v'erano insomma ingegneri di tutte le regioni d'Italia, dei quali tutti vorremmo riportare i nomi se lo spazio non ce lo vietasse.

Mancavano solo i rappresentanti del nostro Governo, che non volle partecipare a tale convegno di studiosi di tutto il mondo, non essendo stata ammessa la lingua italiana fra le ufficiali del Congresso, e non avendo creduto di farla ammettere pagando qualche centinaio di lire per sopperire alle spese di interprete e di traduttore delle relazioni presentate.

***

Il Primo Congresso Internazionale della Strada aveva sopratutto per oggetto di porre i problemi che la circolazione meccanica aveva fatto sorgere nell'applicazione dei varî metodi di costruzione e manutenzione stradale. Era sembrato necessario di congiungere il *passato* all'*avvenire*, riunendo i documenti riguardanti la *strada attuale* per tirarne gli insegnamenti necessarî alla costruzione della *strada futura*; attorno a questa divisione principale si collocarono numerose altre questioni accessorie: come quelle dei processi di manutenzione e di lotta contro il consumo e la polvere, quelle degli effetti prodotti sulle strade e sui veicoli dai nuovi mezzi di locomozione usati pei trasporti individuali e collettivi, e non ultima la questione dei segnali della strada.

Dei voti emessi dal primo Congresso Internazionale della Strada alcuni furono attuati coll'adozione generale delle norme dettate, ed altri furono ripetuti dal recente Congresso che trovò nelle esperienze di due anni, materiale sufficiente per ribadire concetti non ancora entrati nella convinzione di tutti i tecnici della strada.



CATRAMATRICE A CAVALLI CON CALDAIA A FOCOLARE INTERNO E DISTRIBUTORE REGOLABILE.

Nelle due sottosezioni *A* e *B* della prima Sezione (*costruzione e manutenzione*) si sono studiate tre questioni e cinque comunicazioni, sulle quali sono stati presentati cinquantanove rapporti, che sei relatori generali hanno riassunto e compulsati.

La seconda Sezione (*circolazione ed esercizio*) si è occupata di tre questioni e di tre comunicazioni, che erano state oggetto di trentacinque rapporti, riassunti alla lor volta in tre relazioni generali.

L'INTERNO DELL'ESPOSIZIONE DELLA STRADA.

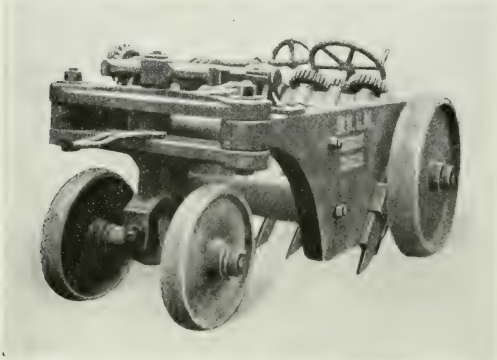
Su ogni questione fu lunga la discussione, perchè non sempre i pareri furono gli stessi; e qualche conclusione a cui il Congresso è giunto, può apparire forse troppo indeterminata, ove si pensi che i principî generali di ciascun problema che dovevasi o devesi tuttora risolvere, sono stati posti in modo preciso dal Primo Congresso di Parigi.

I deliberati, in riassunto, sono i seguenti:

Circa l'impiego dei leganti nelle massicciate venne deciso di continuare nelle esperienze, con speciale riguardo alla determinazione della natura dei leganti (caratteri fisici e chimici) da preferirsi nei diversi casi che si presentano nella pratica, tenendo inoltre conto delle condizioni locali di applicazione.

L'impiego delle rotaie (trottatoi) venne consigliato come palliativo, mentre venne riconosciuto che la catramatura è entrata nelle ordinarie operazioni di manutenzione stradale, restando però ancora a determinare di quale utilità possa riuscire lo spandimento di sabbia o di fine scheggiame alla superficie della massicciata incatramata, e a stabilire se convengano catramature eseguite frequentemente con piccole quantità di catrame, o di rado con quantità maggiori.

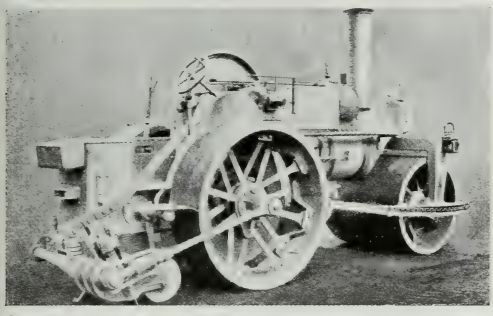
Secondo il Congresso le fondazioni di una strada dovranno proporzionarsi ai carichi che



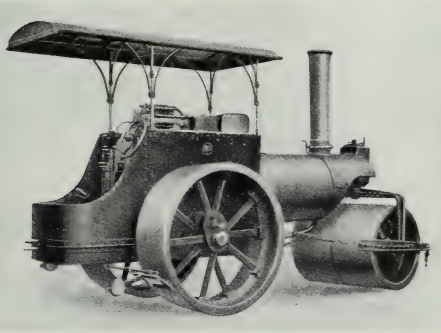
SCOTICATORE A DIREZIONE INDIPENDENTE DALLA LOCOMOTIVA STRADALE CHE LO TRASCINA. PUÒ SMUOVERE AD OGNI PASSAGGIO UNA ZONA DI STRADA LARGA 1 METRO A UNA PROFONDITÀ DI 15 CM.

questa dovrà sostenere, ed alle condizioni di resistenza del sottosuolo, il quale se necessario, dovrà essere risanato con un conveniente drenaggio.

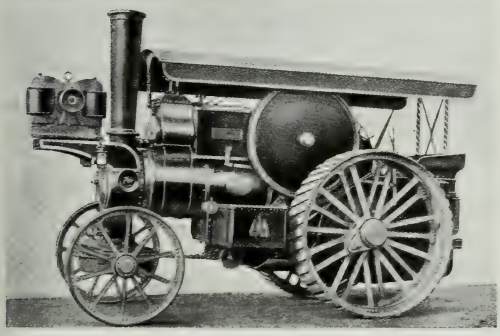
L'impianto di ferrovie economiche dovrebbe esser fatto in sede inaccessibile all'ordinario careggio su uno dei lati della strada, quando però



SCOTICATORE MONTATO SU COMPRESSORE DI 10 TONN.



RULLO COMPRESSORE AUTOMOBILE DA 6 TONN.



LOCOMOTIVA STRADALE.

la larghezza di questa lo permette. Il concessionario dovrebbe sostenere le maggiori spese di manutenzione che ne derivano alla strada, dalla quale dovrebbe assicurare lo scolo delle acque; dovrebbe inoltre provvedere a piazzette di deposito dei materiali da imbrecciata.

Il servizio di nettezza nelle grandi città dovrebbe sempre essere fatto nelle ore mattinali, col minor disagio possibile pel pubblico, impiegando, quando sia possibile, macchine automobili. L'inaffiamento dovrebbe essere frequente e limitato al bisogno.

Nelle pavimentazioni cittadine il *macadam* dovrebbesi limitare alle vie con carreggio leggero mentre è consigliabile di continuare gli esperimenti di massicciate con leganti bituminosi, catramosi od asfaltici; le pavimentazioni in pietra sono assai resistenti ma sonore; sono consigliabili invece i pavimenti in legno od in asfalto compresso, quest'ultimo quando la pendenza è assai moderata.

Le condutture di distribuzione dell'acqua, del gas, dell'elettricità, ecc., dovrebbero possibilmente sempre essere collocate sotto i marciapiedi, mentre sotto le carreggiate non dovrebbonsi porre che i condotti collettori. Viene consigliato un solo Ufficio Tecnico che coordini in modo soddisfacente i diversi servizî interessanti la viabilità urbana.

Lo sviluppo della locomozione meccanica non è tale da menomare la stabilità delle opere d'arte, tuttavia potrebbe essere utile di considerare nei calcoli, carichi-tipo costituiti completamente da veicoli a trazione meccanica; inoltre sarebbe conveniente nei collaudi sottoporre i ponti metallici al rapido passaggio dei veicoli meccanici più pesanti ammessi a circolare.

Il Congresso espresse il parere che i cerchioni troppo stretti dei veicoli ordinarî riescono assai dannosi alle massicciate stradali; mentre queste non risentono danni sensibili dalla circolazione automobile quando la velocità è limitata ai 25 chilometri, il carico sull'asse principale non supera le quattro tonnellate, i cerchioni non portano più di chg. 150 per centimetro di larghezza e le ruote hanno il diametro di un metro. Sotto la riserva di esperienze ulteriori per le vetture con carico sull'asse principale superiore a tonnellate 4,5 ed inferiore a 7 venne enunciata la formula $c = 150 \sqrt{d}$ ove c è il carico e d è il diametro delle ruote, superiore però sempre ad un metro.

I trasporti in comune con automobili vennero riconosciuti utili, e suscettibili di miglioramento.

***

Nell'Esposizione Universale di Bruxelles venne organizzata dal Comitato del Congresso una Mostra stradale, assai frequentata, alla quale il Touring Club Italiano ha partecipato esponendo cartelli indicatori, pubblicazioni, quadri sinottici di esperienze compiute, carte stradali, ecc. Facevano parte della Mostra stessa una spazzatrice-raccoglitrice automobile assai indovinata, di invenzione e costruzione italiana; compressori pesanti a vapore e leggeri a benzina; incatramatrici di parecchi sistemi; carri botte per inaffiamento automobili e a trazione animale; campioni diversi di pavimentazione stradale, scarificatori delle massicciate, apparecchi d'analisi, ecc., ecc. V'era anche una strada sperimentale, che non ebbe modo di essere sperimentata, con unita riproduzione al vero dei diversi sistemi di costruzione seguiti presso i varî popoli attraverso i secoli.

L'anno venturo avremo campo di ammirare tutto questo ed altro materiale che verrà esposto alla Mostra stradale che il nostro Sodalizio organizzerà nella Esposizione Internazionale di Torino, ove la meccanica della strada non mancherà di affermarsi con nuovi ed interessanti prodotti.

A proposito della Crociera motonautica Torino-Venezia-Roma 1911.

Lo scorso Luglio lungo i difficili mari che contornano le coste svedesi ebbe luogo un'importante corsa motonautica organizzata con amore e cura dal *Reale Automobile Club di Svezia* per la competizione della Coppa dell'Associazione Internazionale dell'Yachting Automobile.

Per la corsa erano state dettate norme severe che tutte ebbero la loro applicazione con un vivo successo sportivo e col risultato di creare una flottiglia di belle imbarcazioni adatte alla navigazione marina anche con vento fresco.

La corsa ebbe il suo svolgimento da Stoccolma a Goteborg, quasi 1200 chilometri di percorso in mari ardui ed attraverso stretti ed arcipelaghi disseminati di ostacoli e percorsi da impetuose correnti: nonostante tali difficoltà naturali — di tutte le imbarcazioni partite — due sole non arrivarono: una delle quali ritiratasi in partenza per una disgrazia intervenuta al suo proprietario.

La lotta fu accanita — e per la prima volta in Europa si ebbe un cimento automobilistico durante il quale per cinquant' una ore ininterrotte per il vincitore, e più per gli altri, i motori restarono in moto a pieno carico e, per molte ore, anche in sopracarico per le condizioni del mare.

Poichè il Touring sta organizzando una grande crociera attraverso ai mari italiani che avrà molti punti d'analogia colla prova svedese, così era naturale che di tal prova si interessasse e ne studiasse il dettaglio.

Due dei Commissari organizzatori della Crociera si recarono lassù dove, accolti onorevolmente dall'*Automobile Club*, ebbero campo di fare la migliore delle propagande presso i concorrenti della Coppa Internazionale e raccogliere una larga messe di dati pratici i quali — coi postulati teorici e cogli altri ricavati dalle simili corse americane — permisero la pronta redazione di una raccolta di norme costruttive alle quali dovranno essere assoggettati i natanti tutti che prenderanno parte alla crociera marittima del 1911 da Venezia a Roma.

Tali norme vennero sottoposte all'esame dei costruttori di autoscafi e di apparati motori e dalla riunione che gli stessi, per invito della Commissione organizzatrice, tennero il 12 di agosto nei locali del Touring ne sortì il testo definitivo che qui sotto riproduciamo perchè possa servire di norma ai molti interessati che stanno attendendo alla preparazione degli autoscafi.

Regole di costruzione per i natanti che prenderanno parte alla Crociera marittima Venezia-Roma 1911.

Allo scopo di garantire la sicurezza personale dei partecipanti alla Crociera Marittima 1911 organizzata dal T. C. I. col concorso del Comitato Feste Commemorative e nell'intento di creare anche in Italia un tipo d'autoscafo atto alla navigazione d'alto mare ed al turismo, la Commissione organizzatrice della Crociera stabilisce le seguenti norme di costruzione e generali alle quali dovranno sottostare e corrispondere le imbarcazioni inscritte:

1. — Alla Crociera potranno partecipare navi ed imbarcazioni mosse da motori di qualsiasi tipo e potenza a sorgente termica interna od esterna od elettrica, purchè le stesse siano di costruzione robusta e rispondano alle norme sottospecificate:

a) la lunghezza del loro scafo fuori tutto e ad eccezione del timone, a meno che lo stesso non sia propulsore, non dovrà essere inferiore a metri 9;

b) lo scafo dovrà essere pontato per almeno i due terzi della superficie racchiusa dall'orlo nella sua proiezione orizzontale. In tal caso l'eventuale *cok-pit* dovrà essere diviso dagli alloggi generati dal ponte e soprastrutture con paratie e porte stagne, ed il concorrente è obbligato all'atto dell'iscrizione di presentare un disegno in scala del piano di coperta; la galleggiabilità dovrà inoltre essere assicurata da una o più camere stagne e di capacità sufficiente.

c) sotto coperta dovranno essere disposte tante cuccette o brande quante sono le persone imbarcate meno una, e durante la Crociera è fatto obbligo di avere a bordo un canottino che dovrà avere le dimensioni seguenti:

se l'equipaggio si compone di:

	4 persone	5 persone	6 o 7 pers.
la lunghezza sarà di	m. 2,40	3 —	3,35
la larghezza sarà di	» 1 —	1,30	1,35
l'altezza ad un quarto della larghezza misurata all'interno del bordo superiore.....	» 0,43	0,48	0,50

d) essere forniti di un motore di forza sufficiente per imprimere loro una velocità oraria di almeno 8 miglia;

e) potere marciare all'indietro col solo sussidio della macchina; in caso di motori a combustione od esplosione interna, è vietato lo scappamento libero o disposizioni permettenti lo stesso.

f) disporre di vasche, cisterne, carbonili o serbatoi od energia e lubrificanti sufficienti per almeno 500 chilometri di marcia consecutiva a tutta velocità;

g) essere fornite di un sistema velico la superficie del quale non sia inferiore a un decimo e non superiore a un sesto della lunghezza dello scafo al quadrato:

$$\frac{1}{10} L^2 \leqq S\,A \leqq \frac{1}{6} L^2$$

dove L = lunghezza: $S\,A$ = superficie velica;

La suddetta disposizione non ha valore nei riguardi delle navi a vapore od ausiliarie di una lunghezza superiore ai metri 20.

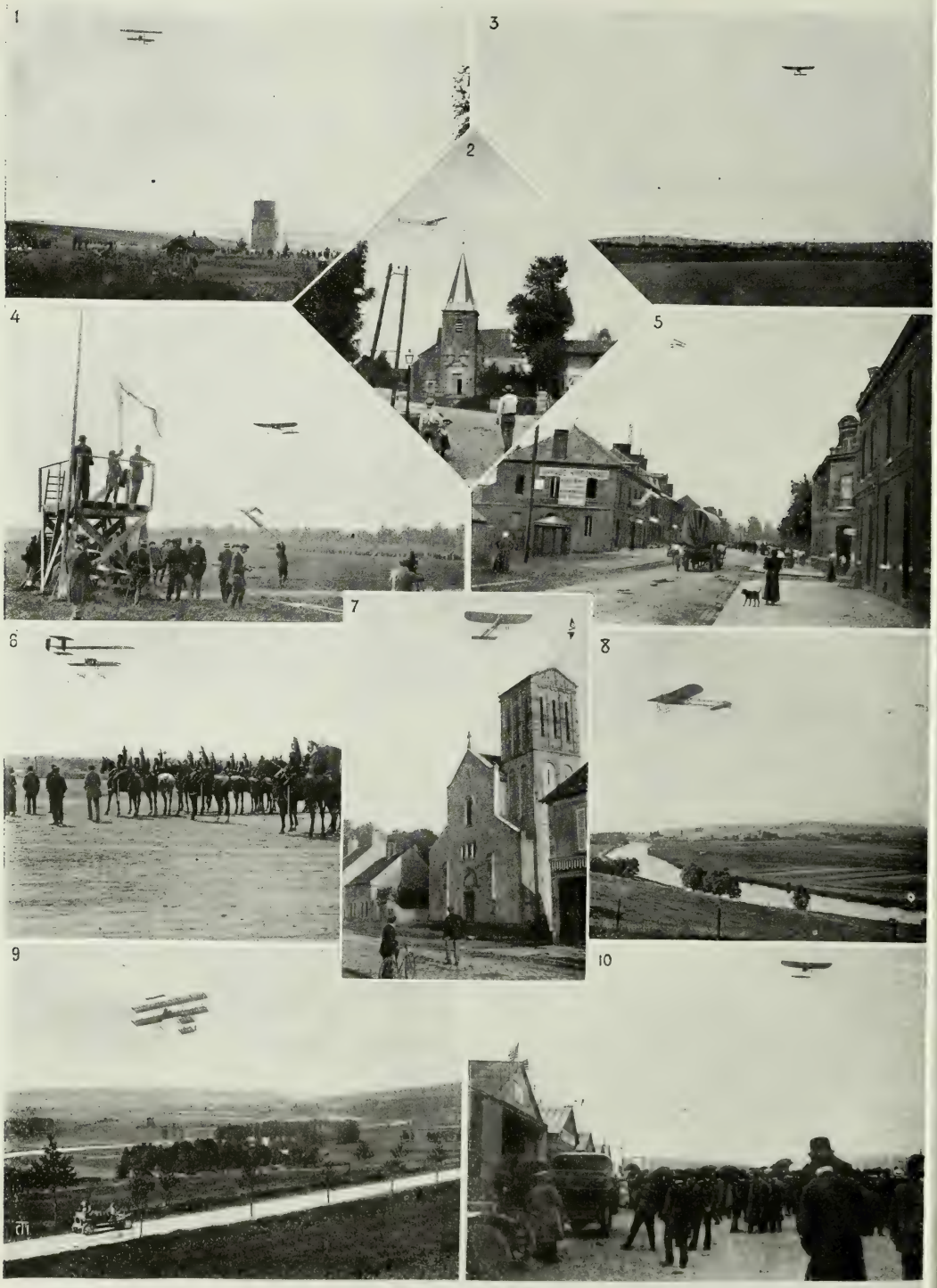
h) disporre di una pompa d'evacuazione mossa meccanicamente e di altra manovrabile a braccia, capaci indipendentemente l'una dall'altra di vuotare rapidamente anche il *cok-pit:* di un segnale acustico percettibile ad un miglio almeno di distanza con tempo calmo; di fanali regolamentari e di lanterne di sicurezza per la camera della macchina e locali di deposito del combustibile: di una barra di fortuna; due àncore e relativi ormeggi di peso e tipo adatto alla capacità dello scafo: di un estintore carico e di un sacchetto di sabbia secca di un peso non inferiore a chg. 25; di una bussola illuminabile di notte e rettificata; di un gioco completo di bandierine per segnalazioni: di tante cinture di salvataggio quante sono le persone imbarcate; delle carte nautiche e strumenti necessarî alla buona navigazione e per la redazione del giornale di bordo che è obbligo di tenere al corrente giorno per giorno; dei documenti doganali e d'identificazione del natante; di provviste ed acqua sufficienti per l'intero equipaggio e per giorni sei alla partenza di ogni singola tappa.

2. — Per l'intera durata della Crociera dovranno trovarsi a bordo almeno quattro persone fra le quali un marinaio ed un meccanico professionisti.

3. — L'attrezzamento dovrà restare costantemente in posto durante la navigazione e sarà in condizioni tali da poter essere usato ad ogni momento.

Illustriamo nella pagina di contro qualche tipo delle lancie meglio riuscite che parteciparono alla Stoccolma-Goteborg perchè esse rappresentano i tipi più adatti ad una pratica e sicura navigazione in mare e sono simili a quelle che prenderanno parte alla crociera: anzi si può dire uguali postochè è pressochè sicuro l'intervento alla riunione italiana di una diecina, se non più, di imbarcazioni svedesi.

1. Il cruiser « Penta IV » - 2. Il « Mavournen » - 3. Il « Gladan » - 4. Il « Baltzar », primo classificato nella « Coppa Nazionale » - 5. « White Horse » - 6. Lo « Standard », primo classificato nella « Coppa Internazionale ».



1. Il tenente Cammermann, su « Farman », gira al di sopra di Moncel per ripartire alla volta di Nancy. - 2. Leblanc, il primo classificato, durante la tappa Nancy-Mezières. - 3. Leblanc passa sopra un treno, vicino ad Amiens. - 4. Discesa di Leblanc nell'Aerodromo di Nancy. - 5. Legagneux passa su Hirson. - 6. Arrivo di Legagneux ad Issy les Molineaux. - 7. Aubrun in viaggio per Amiens.. - 8. Leblanc per Douai. - 9. Legagneux alla volta di Douai. - 10. Arrivo a Parigi di Aubrun (secondo classificato).

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

L'imperatore Francesco Giuseppe partecipa a cavallo all'ultima grande rivista militare.

L'inaugurazione del Concorso annuale dei veicoli industriali a Parigi.

Il Presidente della Repubblica Francese visita a Berna il palazzo del Governo Federale.

L'aviatore ed architetto americano Moisant.

Moisant, giunto a Calais gira intorno al semaforo per dirigersi verso l'Inghilterra.

La scuola italiana d'aviazione a Pordenone (l'aerodromo).

La nave «Mainz» con la quale venne compiuto un viaggio di ricognizione, per preparare il prossimo tentativo del dirigibile «Zeppelin» al Polo Nord.

Il dirigibile Usuelli-Miller che ha volato sopra Torino il 10 agosto.

La prima vittima italiana dell'aviazione: Il tenente Vivaldi-Pasqua.

L'aviatore De Baeder, rimasto vittima or è poco d'un grave incidente.

L'ESPOSIZIONE DI BRUXELLES DOPO L'INCENDIO.

Rovine del padiglione francese.

Veduta generale del disastro.

Padiglione inglese distrutto.

1. L'aviatore Moisant che, accompagnato dal suo meccanico compì il viaggio Parigi-Londra su monoplano « Bleriot ». - 2. I generali Moltke e Heeringen alla riunione di Johannistal. - 3. Il tenente Cammermann compie un volo con a bordo il generale Piquart. - 4. L'aviatore Jeannin al « Mêeting » di Johannistal. - 5. Un volo di cinque aeroplani a Johannistal. - 6. Campo di Chalon. Un volo di due ufficiali per scopo di manovra. - 7. Wienczierz su « Antoinette ». - 8. Thelen su « Wright ». - 9. Un volo del capitano Engelarn a Johannistal. - 10. Wienczierz ed il suo meccanico.

La presente Rivista è stampata con carta patinata della Ditta A. Binda & C. - Milano.

Informazioni

Aeronautica

— Il 18 agosto scorso il dirigibile Usuelli-Borsalino, pilotato dai signori Usuelli, partì da Torino e, rasentando la Mole Antonelliana, traversò tutta la città e, diretto verso Stupinigi, prese terra felicemente in un prato poco lontano dal campo della Società *F. C. Iuventus.*

Tale escursione ebbe la durata di circa mezz'ora di un'altezza variabile fra i 200 ed i 500 metri.

Alpinismo

— *Nuovo rifugio alpino.* — La Sezione di Milano del C. A. I. intende costruire un nuovo rifugio nell'alta Val Torrone allo scopo di facilitare le ascensioni dei pizzi Torroni che sono tra le più belle ascensioni che si possono compiere in Val Masino. La carrozzabile che si sta costruendo in detta valle e che sarà finita pel venturo anno, contribuirà anch'essa a facilitare l'accesso al gruppo Alligna-Disgrazia il quale diventerà il più comodo ad essere visitato della metropoli lombarda. In attesa della costruzione del rifugio sarebbe assai opportuno segnalare l'itinerario da seguirsi per raggiungere dalla capanna Allievo la Val Torrone.

— *I rifugi alpini colorati.* — La Sezione di Milano del C. A. I. accogliendo i voti del secondo e terzo Congresso della Stazione Universitaria ha iniziato la colorazione dei rifugi allo scopo di renderli maggiormente visibili.

L'esperimento venne effettuato sulla capanna Allievi in Valle di Zocca (Val Masino).

La colorazione andrebbe però fatta anche al tetto onde facilitare la vista del rifugio ritornando dalle escursioni.

— *Ultime ascensioni nel gruppo Alligna.* — *Ventina* (pizzo) m. 3250, Kennedy (pizzo m. 3300 e colle). Il 2 agosto venne effettuata dal dott. Romano Balabio, S. U. C. A. I. senior, col fratello Antonio e i fratelli Calegari tutti membri del C.A.I. la prima ascensione del pizzo Ventina partendo dall'Alpe Ventina e scendendo pel ghiacciaio Ventina.

Zocca (monte) m. 3200, il 6 agosto venne salito per nuova via percorrendone tutta la cresta sud-ovest dai dottori Romano Balabio e Gaetano Scotti, S. U. C. A. I. seniores, A. Balabio, A. e R. Calegari membri del C. A. I.

Torrone Centrale (pizzo) m. 3300. L'8 agosto venne salito per via nuova (cresta ovest) dalla precedente comitiva.

— *Coperte nei rifugi alpini.* — Venne adottato dalla S. U. C. A. I. la coperta cucita a sacco onde diminuire il numero delle coperte che sarebbero occorse per riparare convenientemente gli studenti accompagnati nell'alta valle di Cogne. Il medesimo sistema dovrebbe essere adottato nei rifugi alpini.

— *Settimana alpinistica della S. U. S. A. T.* — Seguendo l'esempio della Stazione Universitaria del C. A. I., sorta per diffondere tra i giovani studiosi l'amore pei monti, si è costituita presso la Società Alpinisti Tridentini una Associazione con uguali intendimenti e che ha organizzato dal 28 agosto al 3 settembre una settimana alpinistica nei gruppi alpini Brenta-Presanella-Cevedale.

Gli studenti del Regno dovrebbero accorrere ad ammirare le bellezze del Trentino cogliendo l'occasione di questa simpatica organizzazione.

— *Il nuovo presidente del C. A. I.* — Il cav. Guido Rey che come annunciammo era stato chiamato con voto unanime alla presidenza del C. A. I., ha rifiutata l'onorifica carica.

— *Nuovi rifugi.* — La Sezione di Torino del C. A. I. ha deliberato la costruzione di un rifugio a Turras nella valle di Cesana torinese e ne ha progettato uno al pian delle Mule in Valle Soana.

— *Congresso C. A. I.* — Avrà luogo presso la Sezione dell'Enza e si svolgerà dall'8 al 14 settembre.

— *Monti d'Italia.* — La Stazione Universitaria del Club Alpino Italiano ha iniziato una pratica pubblicazione raccogliendo in *album* delle serie di cartoline illustranti la montagna, con segnato il tracciato della via d'ascensione ed unita una descrizione tecnica della salita. E' uscito il primo *album* di 15 cartoline illustranti i monti circostanti la capanna Badile in Val Masino — Gruppo Alligna-Disgrazia.

La vendita va a profitto del Rifugio Roma nel Trentino.

Il primo *album* costa L. 1,65 franco nel Regno, indirizzare cartolina-vaglia alla S. U. I. A. I., Monza via Posta, 1. — A Milano si può acquistare presso Bietti e Merati, via Ospedale, 6. — A Torino presso Marchesi, via S. Teresa, 1.

— *Studio dei ghiacciai.* — Il C. A. I. ha ricostituito la Commissione per lo studio dei ghiacciai dotandola di un contributo di L. 300.

— *Nuova Sezione del C. A. I.* — In Aquila si è costituita una nuova Sezione del C. A. I.

— *Premio Montefiore Levi.* — Il premio Montefiore Levi di L. 500 da assegnarsi a quella Sezione del C. A. I. che durante il 1909 svolse la maggiore attività, venne conferito alla Sezione di Torino.

— *Nuovo rifugio in Valtournanche.* — Il C. A. I. sta costruendo un rifugio ai Iumeaux a m. 2800 sulla via di ascensione alla Becca di Guin. Sarà finito pel settembre.

— *Nel Caucaso.* I dottori Vittorio Ronchetti e Gaetano Scotti membri del C. A. I., accompagnati dal portatore Giacomo Mori di Val Masino visitarono dal 30 giugno al 31 luglio la parte montuosa del Caucaso e più precisamente i gruppi del Giulchi e dell'Adoi Choc riportando elementi toponomastici ed esemplari interessanti l'entomologia. Raggiunsero poi nel gruppo dell'Elbruz i m. 5300.

Dott. G. Scotti.

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. - MILANO
VOLETE LA SALUTE??...
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

GRATIS AI SOCI DEL T.C.I.
IL CATALOGO MODELLI 1910
CICLI DEI !!!
DEI
I PIÙ ESTETICI, PERFETTI
OFFICINE DEI MILANO via PASQUALE PAOLI 4

Archeologia — Arte

— *Il Palazzetto di Venezia*, che una schiera di operai sotto la direzione dell'architetto Pistrucci sta demolendo, attraversa una fase benefica. L'illustre direttore delle antichità e belle arti, Corrado Ricci, ha avuto l'idea geniale di proporre che sia lasciata in piedi la loggia a due piani volta ad oriente, e che è ancora non tocca dal piccone demolitore.

Roma potrebbe così conservare un magnifico esempio della costruzione papale del 1465 a maggior decoro della grande piazza su cui prospetterà il monumento a Re Vittorio Emanuele.

Non sembra che l'Austria abbia intenzione di opporsi: nè ci si può pensare, perchè la Corte e il ceto artistico di Vienna intendono molto nobilmente il rispetto dovuto ai monumenti di alto valore storico.

— *Il conte Gregorio Strogonoff* è morto di recente. Scompare con lui uno di quei collezionisti intelligenti e appassionati di cui si va perdendo lo stampo. Nel suo bel palazzetto a Via Sistina il nobile russo aveva raccolto una meravigliosa suppellettile archeologica ed artistica di cui alcuni oggetti erano veramente pregevoli in sommo grado. Anni sono egli donò allo Stato italiano uno dei bassorilievi d'avorio che mancavano alla Cattedra di S. Massimiano, custodita nella Segreteria del Duomo di Ravenna, monumento insigne e celebratissimo.

— *La Via Appia* è il soggetto di un bel disegno che il pittore Angelo Rossini ha ceduto alla R. Calcografia per essere inciso all'acquaforte. La *Regina Viarum* è sempre così suggestiva che bisogna salutare con piacere ogni nuova concezione artistica destinata a illustrarne le meravigliose rovine.

— *I grandi scavi* progettati dal chiaro prof. Boni per mettere in luce gli edifici che sorgevano appiedi del Palatino, dove ora sorge la Chiesa di S. Teodoro, interessano vivamente tutti gli studiosi della storia di Roma. Un nobile straniero ha messo a disposizione del Boni la cospicua somma di 150 mila lire e il Governo contribuirà certamente in larga misura per aiutare le ricerche che possono già prevedersi fruttuose come tutte quelle a cui da anni si dedica con tanto entusiasmo il Direttore del Fòro e del Palatino. E pensare che il Palatino, la culla di Roma, potrebbe essere forse ancora proprietà del Governo francese, se a Napoleone III (prigioniero a Cassel) che l'aveva comprato pochi anni prima da Francesco II, l'ultimo Re di Napoli, non cadeva in mente di disfarsene. L'imperatore ne scrisse al suo grande amico il Conte Arese perchè consultasse in proposito il Governo italiano e questo, per opera di Quintino Sella, diede subito corso all'acquisto per il prezzo pattuito di 100 mila lire.

— *Le Terme di Tito* sono illuminate a luce elettrica. Si possono quindi ammirare in tutta la loro ampiezza quei nobili avanzi alle cui decorazioni Raffaello e i suoi scolari attinsero per ornare nel modo inimitabile che tutto il mondo ammira le Logge del Palazzo papale in Vaticano.

Automobilismo

L'imbuto per la benzina «Isat». — I lettori ricorderanno il funzionamento di questo apparecchio, il compito del quale consiste nel garantire il serbatoio della benzina da ogni — anche infinitesimale — intrusione d'acqua. Il nostro annuncio, com'era d'aspettarselo, ha incontrato grandissimo favore presso molti nostri soci automobilistici, affiliati meccanici, garages e venditori di benzina.

L'essere certi che nel serbatoio non entri nemmeno una goccia d'acqua per qualsiasi motivo è in vero una fortuna per uno chauffeur, e, chi ha provato il guaio, informi.

Coll'*Isat* abbiamo fatte moltissime prove ed assolutamente il fenomeno della separazione dell'acqua dalla benzina riesce perfettamente.

Un amico, poco persuaso, un nuovo S. Tomaso, volle assistere ad una prova: mettemmo con un contagoccie in una damigiana, piena di benzina, venti goccie d'acqua; vuotammo poi la benzina in altra damigiana perfettamente asciutta facendo passare il liquido dall'*Isat*, si capisce.

Alla fine trovammo nell'*Isat* l'acqua e nella damigiana, di nuovo riempita, solo benzina.

Prendemmo una bottiglia di vetro bianco piena di benzina e vi versammo una sola goccia d'acqua. Sbattemmo poi la bottiglia in modo da rompere la goccia d'acqua riducendola in piccolissime bollicine; vuotammo il tutto in un'altra bottiglia e nell'*Isat* rimase la goccia d'acqua!

Data la forte domanda sul principio, non potemmo accontentare tutti con precisione, ma ora, tutto cammina regolarmente e siamo in grado di mandare il prezzo corrente a richiesta di una semplice carta da visita con scritto «per *Isat*» e di eseguire entro due giorni qualunque ordine.

— Il *Méeting di Provenza* comprendente la Coppa Brasier, si è disputato il 14 ed il 15 agosto ultimo scorso per la tredicesima volta.

La Coppa fu conquistata da Gasté su vettura Rossel con una velocità corrispondente ad una media di 156 chilometri all'ora.

Eccone pertanto i risultati dettagliati:

Motociclette: Prima categoria: 1. Georges, 5 m. 53 s. 4/5; Terza categoria: 1. Naas, 2. Debeaune. 3. Sain.

Vetture: Prima categoria: 1. Giuppone, 4 m. 10 s. 2/5; Prima categoria *bis:* 1. Bablot, 6 m. 2 s. 2/5; 2. Curton. Terza categoria: 1. Rollin, 7 m. 3 s. 4/5; Settima categoria: 1. Magne, 4 m. 40 s. 4/5.

Seconda giornata: (A). Corsa dei 5 chilometri lanciati.

Motociclette: Prima categoria: 1. Georges, 3. m. 57 s. 4/5; Terza categoria: 1. Naas, 3 m. 5 s. 2/5; 2. Debeaune, 3 m. 23 s. 2/5.

Vetture: Prima categoria: 1. Giuppone, 2 m. 39 s. 4/5; Prima categoria *bis:* 1. Bablot, 3 m. 46 s. 3/5; 2. Curton; Quarta categoria: 1. Fournier. 3 m. 13 s. 1/5; Settima categoria: 1. Magne, 3 m. 11 s. 4/5; Nona categoria: 1. Gasté, 2 m. 2 s. 3/5.

Corsa del chilometro, partenza lanciata.

Motociclette: Prima categoria: 1. Georges, 1 m. 5 s.; Terza categoria: 1. Naas, 36 s. 2/5; 2. Debeaune, 46 s. 1/5.

Vetture: Prima categoria: 1. Giuppone, 31 s. 4/5; Prima categoria *bis:* 1. Bablot, 46 s. 1/5; 2. Curton; Quarta categoria: 1. Fournier, 39 s. 2/5; Settima categoria: 1. Magne, 39 s. 3/5; Nona categoria: 1. Gasté, 23 s. 1/5.

Aviazione

— Il 18 agosto ebbe termine all'aerodromo di Jssy-le-Moulineau la gara a tappe per il Circuito Aereo dell'Est.

Eccone le classifiche:

Prima tappa: Parigi-Troyes, chm. 140. — 1. Leblanc in 1 ora 32' 25" con una velocità media di chm. 90,892; 2. Aubrun in 1 ora 37' 25"; 3. Lindpainter in 2 25' 25"; 4. Legagneux in 3 59' 35"; 5. Weyman in 4 51' 49", 6. Mamet in 5 8' 19.

Seconda tappa: Troyes-Nancy, chm. 170. — 1. Leblanc in 2 ore 19' 49" con una velocità media di chm. 72 952; 2. Aubrun in 2 27' 50"; 3. Legagneux in 5 31' 26".

Terza tappa: Nancy-Meziéres, chm. 160. — 1. Leblanc in 2 ore 5' 20" con una velocità media di chm. 76,595; 2. Aubrun in 3 42' 28".

Quarta tappa: Meziéres-Douai, chm. 139. — 1. Aubrun in 2 ore 19' 4" con una velocità media di chm. 59,971; 2. Leblanc in 3 3' 18".

Quinta tappa: Douai-Amiens, chm. 80. — 1. Leblanc, in 1 ora 7' 31" con una velocità media di chm. 71,093; 2. Aubrun in 1 24' 34".

Sesta tappa: Amiens-Parigi, chm. 120. — 1. Leblanc, in 1 ora 47' 2" con una velocità media di chm. 67,268; 2. Aubrun, in 1 54' 55".

Classifica generale: 1. Leblanc, coprendo gli 809 chilometri del Circuito in 12 ore 1' 1", con una velocità media di chm. 67,321; 2. Aubrun, in 13 ore 31' 9", con una velocità media di chilometri 62,230.

— L'aviatore americano Moisant partiva sul suo monoplano *Bleriot* con a bordo un meccanico, da Amiens e, nell'intento di compiere per via aerea, il *raid* Amiens-Londra, giungeva dopo due ore di volo consecutivo — a Calais, donde riprendeva il viaggio a distanza di poche ore, superando la Manica. La temeraria escursione dovette interrompersi a pochi chilometri da Londra per una serie di disgraziati incidenti sopravvenuti all'apparecchio.

— Il *Corriere della Sera* ha offerto testè alla Società Italiana d'Aviazione la somma di L. 50 000, per l'organizzazione d'un prossimo Circuito Aereo da città a città, riservato esclusivamente agli aviatori italiani.

— L'ardito aviatore italiano, tenente Vivaldi-Pasqua, partito la mattina del giorno 20 agosto ultimo scorso a bordo del suo biplano *M. Farman*, dalla spianata di Centocelle (Roma), drizzava la prora, poco lungi dal tenente Savoia verso Monte Mario.

I due ufficiali s'erano proposto di compiere un breve viaggio aereo da Roma a Ladispoli.

Il Savoia, dopo un volo di 40 minuti prendeva terra felicemente al punto di partenza.

Invece il suo infelice compagno, volle proseguire nella direzione di Civitavecchia, sulla quale giungeva mantenendosi ad un'altezza di circa 500 metri.

Ma al ritorno, mancatogli probabilmente la benzina ed arrestatosi bruscamente il motore, il biplano precipitava da un'altezza di oltre 100 metri.

L'aviatore rimase morto sul colpo.

Il tenente Vivaldi-Pasqua dei lancieri di Mantova faceva parte della scuola d'aviatoria di Centocelle e aveva nel mese di maggio effettuato alcuni voli durante il *méeting* di Bologna.

Ciclismo

— La corsa ciclistica a tappe intitolata *Al mare, ai monti, ai laghi*, ebbe termine il 18 agosto ultimo scorso col seguente risultato di classifica:

Dilettanti: 1. Agostoni Ugo, di Lissone, con punti 55; 2. Fasoli Pietro, di Vertova, con punti 65; 3. Bianco Eligio, di Torino, con punti 68; 4. De Michiel Antonio, di Monselice; 3. Cellerino Giuseppe, di Alessandria; 6. Ribotti Michele, di Alessandria; 7. Pavia Andrea, di Milano; 8. Pratesi Ottavio, di Livorno; 9. Bolzoni Faccio, di Milano; 10. Fattori Gino, di Milano.

Professionisti: 1. Galetti, con punti 18; 2. Pavesi, con punti 33; 3. Aymo, con punti 41; 4. Brambilla; 5. Sivocci; 6. Santhià; 7. Galbai; 8. Cervi; 9. Gerbi G.; 10. Cocchi; 11. Garavaglia; 12. Contesini; 13. Benassi; 14. Rossignoli; 15. Gamberini; 16. Brasey; 17. Gallia; 18. Beglia; 19. Bordin.

Ferrovie

— *Il movimento dei viaggiatori sulle ferrovie prussiane.* — La tabella che segue, tolta dalle statistiche del 1908, indica come si distribuiscono i viaggiatori delle ferrovie prussiane fra le diverse classi, e quanto ciascun viaggiatore spende in media.

1ª classe	viagg.	1 695 180	spesa media	Marchi	9,69
2ª »	»	89 855 402	» »	»	1,09
3ª »	»	412 181 790	» »	»	0,52
4ª »	»	441 250 528	» »	»	0,41
Militari	»	10 474 681	» »	»	0,96

Come si vede la gran maggioranza preferisce la terza e la quarta classe, che è senza sedili; e un proverbio tedesco dice che nelle prime classi viaggiano soltanto i matti, i principi e i miliardari. La prima classe è veramente preferita pei lunghi viaggi e infatti un viaggiatore di prima percorre in media 127 chilometri ed uno di terza soltanto 20 chilometri.

— *La ferrovia Livorno-Vado.* — Col 4 di luglio scorso è stata aperta al pubblico servizio la ferrovia Livorno-Vado che congiungendo la Roma-Pisa

PLAQUES JOUGLA PAPIERS

Più di 2 milioni di CANDELE OLEO

in uso in tutto il mondo.

IN VENDITA PRESSO TUTTI I GARAGES.

MARQUE DÉPOSÉE

CICLI ATENA

Società Cicli Atena - Piazza Castello, 16 - MILANO

Le LASTRE, CARTE, CARTOLINE FOTOGRAFICHE marca "AS DE TREFLE,, della SOC. GRIESHABER Freres & C. di Parigi sono incontestabilmente superiori a quelle finora preparate.

Deposito Generale: MILANO - Via Ausonio, N. 8

colla Firenze-Empoli-Pisa-Livorno, porta Livorno sulla grande arteria Roma-Torino.

I treni diretti da Roma per Genova, Milano e Torino passeranno per la nuova linea che è lunga 31 chilometri, ha pendenze massime del 6 per mille e curve di raggio non inferiore ai 500 metri. Lungo la linea s'incontrano molte opere d'arte, fra le quali sono notevoli alcuni ponti e viadotti; le gallerie sono sei della complessiva lunghezza di metri 2853 di cui quella del Telegrafo misura metri 1019.

Vi sono tre stazioni (Castiglioncello, l'Ardenza e Livorno Centrale) e due fermate a Quercianella e ad Antignano: il servizio viaggiatori finora fatto a Livorno S. Marco sarà trasportato nella nuova stazione di Livorno Centrale.

La nuova linea realizza antiche e vive aspirazioni dei livornesi e la sua inaugurazione è stata fatta coincidere con quella dei lavori pel nuovo porto di Livorno.

— *Lo scartamento del binario.* — Quello che diciamo scartamento normale è di m. 1,435 per alcuni paesi e m. 1,445 per altri (la piccola differenza non impedisce lo scambio dei veicoli) e corrisponde allo scartamento delle prime ferrovie inglesi; ma più di altri 20 tipi di scartamento sono stati in seguito adottati.

Di questi ultimi il più diffuso è di m. 1,676, che è stato adottato per 55 300 chilometri di linee, di cui circa la metà nelle Indie, un quarto in Ispagna e Portogallo e l'altro quarto in Argentina e nell'America del Sud. Secondo recenti statistiche, il 14,5 per cento delle ferrovie del mondo è a scartamento grande, cioè superiore al normale, il 71 per cento a scartamento ordinario, ed il 14,5 per cento a scartamento ridotto, cioè inferiore al normale. La distribuzione percentuale delle ferrovie nelle diverse parti del mondo secondo lo scartamento, risulta dallo specchio che segue:

Europa	71	7	22
America del Nord	98	1,99	0,01
America del Sud	14	50	36
Asia	7	50	43
Africa	17	83	—
Australia	20	58	22

Le ferrovie europee a scartamento grande sono per la maggior parte in Russia.

— *La trazione elettrica sui Giovi.* — Si inaugurerà fra non molto il servizio a trazione elettrica pel Valico dei Giovi. La trasformazione riguarda una sola delle due linee di montagna che vanno da Genova a Ronco e precisamente la più antica, quella che passa per Busalla, e il tratto elettrificato di 19 chilometri parte dal Parco Vagoni del Campasso e termina appunto a Busalla.

Malgrado la brevità del percorso, si tratta di una delle più difficili e ardite applicazioni della trazione elettrica, a causa della forte pendenza (35 per mille) che si raggiunge fra Pontedecimo e Busalla e dell'enorme traffico che percorre la linea la quale verrà adibita quasi esclusivamente al servizio merci.

I treni di 380 tonnellate saranno rimorchiati da due locomotive elettriche, una in testa ed una in coda e viaggeranno alla velocità di 45 chilometri che è altissima in confronto di quella di 25 chilometri raggiunta colle attuali locomotive a vapore e tenuto conto della forte acclività da superare.

Come tipo d'impianto è stato prescelto quello che ha dato buoni risultati sulle linee Valtellinesi e che ha per caratteristiche l'impiego della corrente trifase ad alta potenzialità tanto sulle linee di trasmissione che sui fili di contatto, ed a bassa periodicità.

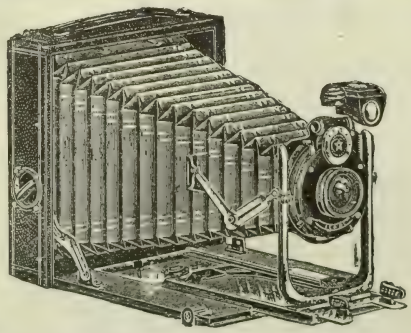
L'officina centrale a vapore è stata situata in prossimità del porto sulla sede dell'antica Cava della Chiappella, ciò che permette di eliminare le spese di trasporto del carbone. Questo infatti giunge dalle navi direttamente alle caldaie per mezzo di un ingegnoso apparecchio meccanico, fatto a guisa di noria a movimento continuo. Le caldaie sono sette, multitubolari inesplodibili, ma soltanto cinque restano contemporaneamente accese con una produzione oraria di vapore di 30 000 chilogrammi.

Il macchinario generatore consiste in una grande turbina Parson, della potenza di 6000 cavalli, direttamente accoppiata all'alternatore elettrico che mandi nei fili la corrente a 13 000 volt. Quattro sottostazioni poste lungo la linea, riducono la tensione da 13 000 a 3000 volt, che è quella raccolta dagli organi di presa della locomotiva.

Si calcola che colla trazione elettrica sarà possibile far salire nelle venti ore giornaliere di lavoro (le quattro rimanenti sono destinate alle riparazioni del binario) 1764 carri. A questa cifra aggiungendo quella di 1566 carri che rappresenta la massima potenzialità della linea succursale, si ha la quantità totale di veicoli che si potranno giornalmente inviare dal Porto di Genova verso Torino e Milano.

— *Ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco.* — Questa nuova ferrovia traversa la vallata di Calanca nel Canton dei Grigioni, contrada ch'era molto frequentata per i rapporti fra l'Italia e la Svizzera prima che fosse aperto il Gottardo. Da Bellinzona, ove non è stato possibile eseguire il raccordo con la ferrovia del Gottardo perchè si sarebbero incontrate spese troppo forti, la ferrovia va a Grono e poi a Mesocco con pendenze del 60 per mille e curve del raggio minimo di 80 metri. La differenza di livello fra il punto più basso e il punto più elevato della linea è di m. 619. La lunghezza totale è di 32 chilometri, lo scartamento è di un metro. I treni impiegano a percorrerla due ore e 48 minuti, viaggiando a 24 chilometri sul tratto in piano, a 20 su quello in salita.

— *Il Congresso ferroviario internazionale di Berna.* — Dal 4 al 16 luglio scorso è stato tenuto a Berna l'ottavo Congresso ferroviario internazionale. Questi Congressi sono promossi da un'Associazione che ha appunto tale scopo e della quale fan parte non persone, ma amministrazioni ferroviarie e governi. L'*Associazione pei Congressi ferroviari* internazionali sorse nel 1885 a Bruxelles proponendosi di contribuire al progresso tecnico delle ferrovie, e nei suoi 25 anni di vita ha visto crescere in modo straordinario i suoi aderenti. Al primo Congresso di Bruxelles del 1885 si erano fatti rappresentare



"Favorit"

ICA Actiengesellschaft

DRESDA (Sassonia)

La camera prediletta del fotografo-turista. 9×12 cm. o 13 × 18 cm. con doppio tiraggio, circa 27 cm. o 39 cm. e telaio mobile.

Meccanismo accurato e perfetto in tutti i dettagli. Piccolissimo volume. - Vendita da ogni commerciante di forniture fotografiche del mondo ai prezzi originali. —

Il Catalogo generale illustrato, N. 605, gratis.

soltanto 19 governi e 131 amministrazioni ferroviarie che esercitavano 50.000 chilometri di linee; all'ottavo Congresso è stato constatato che aderissero ufficialmente all'Associazione tutti i governi riconosciuti e 420 Società ferroviarie, padrone di una rete dell'estensione complessiva di 600 000 chilometri pari al 60 per cento delle ferrovie del mondo intero.

I varî Congressi succedutisi dal 1885 ad oggi si sono occupati di tutte le più importanti questioni che interessano l'Amministrazione e l'esercizio delle ferrovie, contribuendo all'attuazione di molti di quei progressi di cui oggi il publico si giova. Fra i temi trattati a Berna ricorderemo: la *navigazione interna nei suoi rapporti con le ferrovie, i lunghi trafori ferroviari, le locomotive a vapore a grande velocità, la trazione elettrica, la statistica ferroviaria, il trasporto delle derrate deperibili*, ecc.

I Congressi hanno luogo ogni cinque anni con l'intervento di numerosi delegati delle amministrazioni associate, fra i quali si notano i più eminenti ingegneri e amministratori ferroviari di tutte le nazionalità. Il prossimo Congresso avrà luogo il 1915 a Berlino.

L'Italia ha avuto sempre parte notevole nei Congressi, il secondo dei quali fu tenuto nel 1887 a Milano e fu presieduto dal Brioschi, l'insigne matematico, fondatore e allora direttore del nostro Politecnico.

— *La ferrovia Venezia-Trento.* — E' stata recentemente aperta all'esercizio con astensione da ogni cerimonia ufficiale il secondo tronco, da Bassano a Primolano, della *Ferrovia di Valsugana*, che crea una più breve comunicazione fra Venezia e Trento. Questa ferrovia prevista fin da quando Venezia fu aggiunta al Regno d'Italia (la sua costruzione fu contemplata nel trattato di pace 14 ottobre 1866) subì per varie ragioni lungo ritardo. Concesso, con sussidio governativo, ad una Società privata, ne fu dapprima costruito il tronco Mestre-Bassano, aperto all'esercizio sin dal 1908 ed ora è stata portata sino al confine austriaco ove si congiunge alla Trento-Tezze.

Bassano, che è pure unita a Vicenza e Padova, costituisce il centro della nuova linea che, a prescindere dalla sua importanza commerciale, ha uno straordinario interesse turistico. La stessa Bassano lambita dal tranquillo corso del Brenta è ricca di bellezze. Al di qua di Bassano son Noale e Scorzè, dopo Carpanè, Valstagna, Cismon e Primolano, che è la stazione internazionale, dove cioè terminano i treni nostri e quelli austriaci e dove han luogo i servizi comuni ferroviari, postali, ecc.

Non toccati dalla ferrovia, ma ad essa prossimi, restano molti luoghi già noti e cari ai turisti. A poca distanza da Bassano trovasi Pospargno, patria del Canova, e presso Valstagna son le grotte di Oliero. Da Carpanè si può facilmente accedere all'altipiano di Asiago. Nel territorio austriaco la ferrovia tocca le rinomate stazioni balneari di Roncegno, Vetriolo e Levico, passa per la ridente Pergine ed arriva a Trento dopo un percorso di circa 65 chilometri dal confine e di 156 chilometri da Venezia.

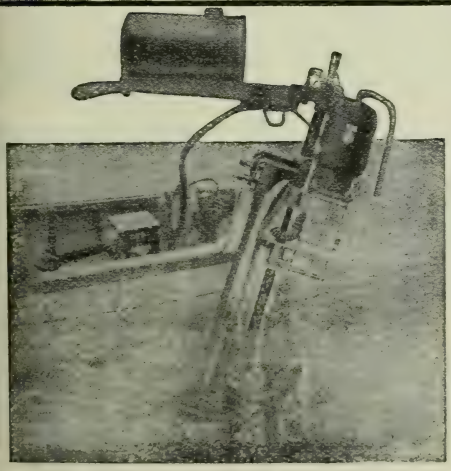
A parte pubblichiamo le fotografie di alcune belle opere d'arte della nuova linea (vedi pag. 486).

— *L'impiego del telefono sui treni.* — Si è parlato recentemente di varie applicazioni del telefono ai treni ferroviarî, sia per mettere in comunicazione il personale di un treno in linea con quello delle stazioni, sia per dar modo a due treni che stessero per raggiungersi di avvertirsi l'uno della presenza dell'altro. Una delle applicazioni più semplici è quella che consiste nel dotare i treni di apparecchi portatili da connettere alla linea telefonica o telegrafica corrente lungo la ferrovia, sia per chiamare le stazioni vicine, sia per fare agire un segnale posto nel bagagliaio di altro treno viaggiante sulla stessa linea, o addirittura per far funzionare i freni di questo ultimo treno.

Ma l'invenzione che presenta, a quanto pare, maggior interesse è quella dell'ingegnere inglese Von Kramer, della Brigton Railway, il quale ricorre al telefono senza fili. E' facile comprendere come il generalizzarsi di questo sistema dovrà contribuire a rendere assai più sicuro l'esercizio delle ferrovie. Non conosciamo i dettagli dell'invenzione, ma i progressi fatti dalla telegrafia e dalla telefonia senza fili son tali da autorizzare a credere che il loro impiego sui treni potrà presto diventar facile e pratico.

— *La ferrovia da Gibuti ad Addis-Abeba.* — Fin dal 1883 l'imperatore Menelick, allora soltanto re dello Scioa, accordava ad un cittadino francese la concessione di una ferrovia dalla capitale del suo regno Ankober ad Obock, capoluogo del protettorato francese della costa Somala; ma fu solo quattordici anni più tardi cioè nel 1907 che lo svizzero ingegnere Ilg e il viaggiatore francese Chefneux costituirono la « Compagnia Imperiale di Etiopia » ed estesero gli obbiettivi della ferrovia proponendosi di congiungere Gibuti al Kaffa ed al Nilo Bianco.

La « Compagnia Imperiale » subì molte peripezie, parte dovute a difficoltà finanziarie, parte a difficoltà politiche. Queste ultime cessarono in seguito ad una convenzione stipulata fra l'Inghilterra, l'Italia e la Francia nel 1906 e le altre furono eliminate mercè l'intervento diretto del Governo francese. Una nuova Società denominata « Compagnia della ferrovia franco-etiopica da Gibuti ad Addis-Abeba », rilevò dalla Compagnia Imperiale caduta in fallimento il tronco già costruito ed in esercizio da Gibuti a Dire-Daua lungo chilometri 309. Il tracciato studiato pel prolungamento sino ad Addis-Abeba ha la lunghezza di chm. 484 e toccherà la quota di 1492 metri sul livello del mare per traversare il colle degli Assabat ed indi salire a 2357 che è l'altitudine della capitale dell'Impero etiopico. Le stazioni di questo secondo tronco saranno 27, fra



Motori americani portatili fuori-bordo "WATERMAN,,

La più ingegnosa e pratica invenzione americana, per ***trasformare in pochi istanti*** qualsiasi barca a remi e a vela, in un ***ottimo canotto automobile***. Questo apparecchio è formato dalla riunione in un ***sol corpo*** di motore, propulsore, timone e serbatoio, e si colloca semplicemente al posto del timone, che sostituisce. La ***praticità*** di questo motore è indiscutibile, anche per il fatto che si può tenere ***al sicuro*** quando non si usa, lasciando quindi la sola barca sulla spiaggia. E' adatto per fiumi, laghi, mari e si fornisce in due grandezze, cioè: di 2 HP., peso circa 22 Kg., velocità 8 12 Km.
di 4 HP., 2 cil., peso circa 35 Kg., velocità 14-16 Km.

La casa Waterman fornisce anche canotti a motore di ***impareggiabile*** costruzione, eleganza ***velocità*** e ***prezzo***.

Chiedere listini alla **Rappresentanza Generale Waterman**
Milano - Foro Bonaparte N. 53

cui citiamo come più importanti Urso, Ella Bella, Cascinoa, Ula-Ula, Modio, Ducam e Acachi.

Lo scartamento della linea è di un metro, e malgrado i forti dislivelli da superare non vi sono pendenze superiori al 25 per mille. Sulla parte in esercizio vi è già un notevole traffico di viaggiatori e di merci.

Filonautica

— *La Coppa di Francia* corsasi tra il campione francese *Gallia II* e quello tedesco *Felca* è stata guadagnata dal primo in modo brillante. Con tempo piovoso e brezza leggera si corse la prima prova vinta da *Gallia* con un vantaggio di 16 minuti. La seconda prova ebbe luogo con vento fresco e segnò una nuova vittoria per il francese il quale però non arrivò che con un vantaggio di 27 secondi.

Il 27 luglio si disputò la terza e definitiva prova con tempo calmo così che non misurando il vento una velocità di m. 5 al secondo, la prova venne contestata dai tedeschi perdenti: gli stessi però ritirarono la loro protesta accordandosi per una corsa al giorno veniente. Alla corsa avrebbe dovuto partecipare anche il *cutter* inglese *Irex* che però non si presentò alla partenza.

Anche questa corsa venne vinta da *Gallia II* che passò il traguardo 13 minuti avanti il competitore.

Il Thames Yacht Club ha sfidato per l'anno prossimo il Yacht Club de France per la disputa della Coppa conservata quest'anno alla Francia dalla superiorità del proprio rappresentante.

— *Per il British International Trophy.* — Come avevamo annunciato il Duca di Westminster proprietario di *Ursula* s'è fatto costrurre un idroplano per la conquista del *British International Trophy.* In una prima prova sembra che l'idroplano abbia raggiunto una velocità di 85 chilometri all'ora, ma nel rientrare in porto preso al traverso da una corrente abbastanza forte si rovesciò buttando a mare il duca, il pilota e due meccanici che furono raccolti da un autoscafo che invigilava le acque.

L'idroplano non ebbe molto a soffrire e sarà pronto a correre in America dove è già stato spedito. Esso è costrutto secondo il metodo Fauber che, a dire il vero, a Monaco non ha dato brillante risultato: che il sistema non sia molto felice lo sta a dimostrare la velocità poco notevole raggiunta, dato l'imponenza del motore di cui è fornito, 400 cavalli forniti da 12 cilindri.

— *Cocorico e Brasier Despujiols* che ebbero dei buoni successi a Monaco li ripeterono a Pouliguern dove ebbero luogo delle regate bene riuscite.

— *Tolwa* una goletta americana di 400 tonnellate durante una recente traversata dell'Atlantico terminata da qualche settimana a Marsiglia, fu il teatro di una violenta ribellione per domare la quale occorse al proprietario, sostenuto da diversi signori che si trovavano a bordo, di abbattere a colpi di rivoltella due dei ribelli per liberare il capitano ed il secondo che, legati, correvano un brutto quarto d'ora.

Questo *yacht* in una prima attraversata aveva impiegato da Sandy Hook al Capo Lizard 14 giorni e 19 ore.

— *Regate inglesi.* — Le celebri regate inglesi del British Motor Boat Club avranno luogo a Lowestoft e a Oulton Broad nei giorni 3, 5 e 6 del settembre prossimo.

— *La settimana d'Ostenda* filonautica che ha rimpiazzato quella già famosa automobilistica degli scorsi anni ha avuto un esito molto brillante. Ebbero luogo 4 giorni di regate con un complesso di 13 corse. Nelle corse dei canotti a motore la vittoria spettò ai motori pesanti alcuni dei quali a petrolio che è infatti da preferirsi a bordo di imbarcazioni di una certa capacità e particolarmente se coperte.

— *Le regate spagnuole.* — La Spagna, per merito esclusivo del suo Re, che vi ha dato un grandissimo impulso, è diventato uno dei centri più attivi della filonautica mondiale.

A San Sebastiano ebbero luogo otto riuscitissime giornate di corsa con un totale di 36 prove alle quali parteciparono 84 *yachts*, alcuni dei quali grandissimi come l'*Hispania* del Re che vinse le regate della serie dei 15 metri.

Grande entusiasmo e certezza di un migliore successo nel prossimo anno grazie alla propaganda che tali corse hanno fatto a favore della filonautica.

— *Il Meeting del lago di Costanza.* — Questa riunione, la prima del genere e di una certa importanza che abbia avuto luogo sul maestoso lago tripartito, ha avuto un esito oltremodo brillante.

Il tempo fu ottimo e se non grandissime le velocità raggiunte, notevoli le lotte fra i migliori.

Nella prima giornata le corse riservate ai *cruisers* furono rispettivamente vinte da: *Coeur-Dame Donnerwetter, Daimler I.* Quella per i *racers* fu vinta da *Benz I.*

Nella seconda giornata per il Concorso di 175 chilometri l'ordine d'arrivo fu il seguente: *Marienfelde, Donnerwetter, Marga III, Benz I*; Il Concorso di 105 chilometri fu vinto da *Coeur-Dame* seguito da *Jauver A. IV, Arbor, Felix.*

Nel terzo giorno si disputò una regata di 50 chilometri guadagnata per i *cruisers* da *Daimler II* in 48' 12, secondo *Saurer*, terzo *Daimler I*, quarto *Saurer III*, quinto *Marga III.*

Notevolissima la velocità superiore ai 60 chilometri ottenuta però perchè il vincente non era altro che un idroplano del tipo a gradino.

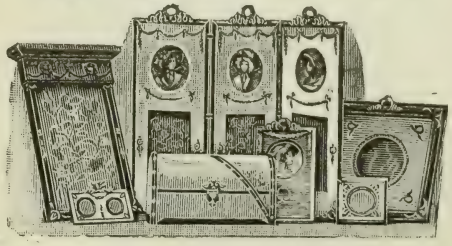
Nei *racers* arrivò primo *Benz I* in 54' 54'' tre minuti di più del tempo impiegato dal primo *cruiser.* Secondo fu *Leursen* e terzo *Nantilus.*

La Categoria *A* fu vinta da *Coeur-Dame*, e la *C* da *Donnerwetter II serie.*

La coppa di Lanz col premio di 10 000 marchi fu guadagnata da *Daimler II* che guadagnò anche la corsa di 200 chilometri. L'ordine d'arrivo di quest'ultima corsa fu per i piazzati il seguente: secondo *Daimler I*, terzo *Saurer A II*, quarto *Saurer A III.*

Carlo Lanz, il grande industriale delle macchine a vapore omonime, assistè alla riunione e promise una nuova coppa per l'anno prossimo.

MORONI CARLO MILANO



Via Olmetto, 15 già in Via Carlo Alberto, 31

PREMIATO CON LE PIÙ ALTE ONORIFICENZE.

LAVORI IN PELLE E FANTASIA — MONTATURE DI RICAMI, DIPINTI, PERGAMENE, SPAMPE E ACQUEFORTI — CORNICI SPECIALI PER DIPLOMI E MEDAGLIERE — MENSOLE, FIOMBE E PARACALORIFERI, TUTTI A PORTA FOTOGRAFIE A PREZZI MITI. — SI FANNO LAVORI PER GRANDI OCCASIONI, PER QUALUNQUE SIA REGALO A QUALUNQUE ALTA PERSONALITA'. — SI FANNO BANDIERE PER PREMI SPORTIVI.

— *Regate italiane.* — Anche sulla riviera ligure hanno avuto luogo delle regate e più precisamente a Sturla a cura del Club Nautico omonimo, a Chiavari per merito della Lega Navale, a Rapallo coll'annuale riunione del R. Y. C. I.

I giornali politici hanno dato a suo tempo il dettaglio delle varie prove che nel complesso non furono molto notevoli.

Con una certa curiosità si assistè alle prove del Tigullio e più specificatamente alle corse della Classe nazionale dei 5 metri e mezzo. Classe inutile perchè creante un tipo di barca anormalissimo e costoso: la macchina da corsa di nessuna pratica utilità e che sarebbe stato meglio non incitare a costrurre.

Imposto la lunghezza massima e la superficie velica e lasciata la più grande libertà per tutto il resto non si potevano aver altre barche di quelle che si ebbero.

Carcasse di violino atte a far passare la voglia di regatare.

Anche meccanicamente la nuova classe era sbagliata ed il grosso buon senso del filonauta ha fatto giustizia. S'attendevano 80 costruzioni; se ne ebbero molto meno delle dita di due mani malgrado qualche augusto esempio. Speriamo l'anno venturo di vedere qualche cosa di meglio: notevoli invece i sei metri che fecero tutti delle buone corse.

— *La quindicina della Clyde* è stata molto importante. Vennero assegnati premi per più di franchi 46 000.

— *Quanti sono gli* yachts *della nuova stazza;* — Trecentottantanove nel totale così divisi: Italia 6; Francia 43; Inghilterra 56; Germania 111; Spagna 23; Russia 9; Danimarca 17; Olanda 10; Svezia 31; Norvegia 53; Belgio 9; Austria 15; Repubblica Argentina 4; Egitto 1 e Algeria 1.

Notevole il contributo germanico molto maggiore dello stesso inglese: da notarsi però che in Inghilterra sono legioni le altre forme di misurazioni che crearono numerose classi che ancora non sono estinte e non possono per il momento venire sostituite da altre costruzioni del nuovo tipo.

Di sei metri ve ne sono 147 ed è il numero maggiore fra le varie categorie. Seguono 88 otto metri e 33 dieci metri.

— *Per calcolare la velocità presumibile di una lancia automobile.* — Nell'America del Nord, dove tutte le regate sono *handicap* o per classi con rendimenti tra autoscafo ed autoscafo si fa grande uso di una formula empirica per la valutazione della velocità di cui si ritiene capace un autoscafo del quale si conoscono certe dimensioni.

Essa è la seguente:

$$V = c \times \sqrt{4} \times \sqrt{\frac{P \cdot 1000}{D}}$$

dove V = velocità in nodi all'ora; c una costante variabile tra 1,30 per scafi pieni e 1,55 per barche molto fini così che si può ritenere in media 1,40.

L = lunghezza dello scafo in piedi inglesi.

P = potenza del motore e D = al dislocamento in libbre.

Ridotta in misure metriche e supponendo il c = a 1,40 la formula si può scrivere:

$$V = 1{,}95 \times \sqrt{4} \times \sqrt{\frac{P, 1000}{D}}$$

— *Parigi al mare.* — Come tutti gli anni ha avuto esito felice e brillante questa crociera che ha il pregio, non molto comune alle altre manifestazioni sportive, di vedere aumentati i partecipanti alla stessa, mano mano che la gita s'avvicina al fine.

Molti i festeggiamenti preparati ai navigatori che con comodo si portarono alle spiaggie magnifiche e popolate di Trouville.

"CELLOFIX"
Carta per dilettanti
lucida, matt e chamois
È una carta per la stampa a contatto, ottenuta mediante un processo brevettato e che viene virata col
SEMPLICE BAGNO DI SALE DA CUCINA
si ottengono copie vigorose e d'un sorprendente effetto.
Abolito il bagno viro-fissatore.
Ritratti inalterabili, non impallidiscono, nè si macchiano.
I bagni costano quasi nulla e perciò è al presente la carta per la stampa a contatto
LA PIÚ ECONOMICA ED INFALLIBILE
Una prova induce ad adottarla per sempre.
Si vende presso tutti i negozi d'Articoli Fotografici.
KRAFT & STEUDEL (Fabbrica di carte fotografiche) Dresda (Germania)
Rappresentanti Generali per l'Italia:
PILLOT & C. - LIVORNO, Via Vitt. Em., 52

Assicurazione dei Soci del T. C. I.

contro gli infortuni e la responsabilità civile verso terzi.

Il Touring Club Italiano ha concluso a condizioni di vero favore pei Soci un contratto quinquennale con la **Società Anonima Italiana di Assicurazione contro gli Infortuni** con sede in Milano, Piazza Cordusio, 2, *per l'assicurazione dei Soci contro gli infortuni e la responsabilità civile verso terzi.*

Le forme di assicurazione adottate e prestate in conformità alle condizioni delle relative polizze sono le seguenti:

I. - *Assicurazione individuale contro gli infortuni comprendente tutti i rischi ordinari e professionali o inerenti all'esercizio dello sport;*

II. - *Assicurazione della responsabilità civile verso terzi, inerente all'esercizio degli sports;*

III. - *Assicurazione combinata* (infortuni e responsabilità civile) *contro gli infortuni di caccia.*

Le somme da assicurare, i rischi di responsabilità civile, sono specificati nell'apposita tabella, della quale viene inviata copia dietro semplice richiesta diretta al Touring Club Italiano - Milano, con cartolina risposta pagata.

CONCESSIONI SPECIALI PEI SOCI DEL T. C. I.

Le concessioni speciali a favore dei Soci del T. C. I. relative alle varie forme di assicurazione sopra indicate sono così stabilite:

a) Per la I. e II. forma di assicurazione i Soci del T. C. I. godono le seguenti facilitazioni speciali:

Contratti decennali:	Contratti quinquennali:	Contratti di meno di 5 anni:
Abbuono della decima rata di premio	**Abbuono della metà della quinta rata di premio**	**Sconto dell'otto per cento sui singoli premi annui**

b) Per la III. forma di assicurazione i Soci godono le seguenti facilitazioni:

Contratto decennale:	Contratto di meno di 10 anni:
Abbuono dell'ultima rata di premio	**Sconto dell'otto per cento sul premio delle singole rate di premio annuo**

Qualora i premi normali adottati dalla Soc. An. Ital. Infortuni venissero diminuiti durante il periodo di vigore della Convenzione, saranno analogamente modificati anche i premi stabiliti pei Soci del T. C. I., e la modificazione non potrà avere effetto per le polizze emesse.

AVVERTENZE IMPORTANTI.

1. — Ogni Socio del Touring (che abbia età non minore degli anni 18 e non superiore agli anni 60) che voglia assicurarsi per qualsiasi delle combinazioni indicate più sopra deve inviare mediante lettera o cartolina la domanda alla Direzione Generale del Touring. La domanda dovrà specificare la combinazione scelta nonchè la classe di rischio o la categoria e dovrà essere accompagnata dall'importo del premio e contenere inoltre le seguenti indicazioni: *nome, cognome, professione, domicilio, numero della tessera* e *l'età.*

2. — L'assicurazione ha effetto dal giorno successivo all'emissione della polizza. La Direzione del Touring cura con sollecitudine ma senza propria responsabilità la trasmissione del premio alla Società assicuratrice e ritira la conseguente ricevuta per ogni occorrenza o contestazione.

3. — Appena avvenuto l'infortunio il Socio assicurato dovrà avvisarne la Società Anonima Italiana di Assicurazione contro gli Infortuni (Milano - Piazza Cordusio, 2).

4. — I medici nominati dal Touring potranno fungere come medici del Socio assicurato, ma la Società assicuratrice ha sempre diritto di far intervenire, a norma della polizza, i proprî medici fiduciarî.

5. — In caso di controversia sulla determinazione dell'indennità il collegio arbitrale chiamato a decidere sarà costituito in Milano e deciderà secondo le norme stabilite nella polizza con la sola differenza che la nomina del medico per conto dell'assicurato sarà fatta in sua vece dal Touring previo esplicito consenso dell'assicurato.

NOTA. — Gli assicurati od assicurandi che desiderano sulle combinazioni indicate più sopra notizie e schiarimenti devono scriverci sempre su cartolina con risposta pagata o unire il francobollo per la risposta.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

Istituita dalle ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA

Sede in MILANO - Piazza Cordusio, N. 2

Agenti e Rappresentanti in tutti i Comuni del Regno

CAPITALE SOCIALE L. 5.000.000 — VERSATO L. 2.000.000

Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1909, oltre 17 milioni.

Danni pagati dal 1896 al 1909, circa 28 milioni.

Raccomandata dal Touring Club Italiano con il quale ha accordi speciali a favore dei Soci

Navigazione

— *Un nuovo servizio marittimo nel Mediterraneo.* — La « Levant Linie » Compagnia tedesca che da qualche anno ha stabilito un regolare servizio fra i porti germanici, Genova, Napoli, e il Levante, compreso il Mar Nero, assicurandosi subito un posto importante per la regolarità degli orari, e la bontà del suo materiale moderno, si è ora stabilita su nuove basi finanziarie, e ha ordinato quattro nuovi grandi piroscafi coi quali intende di assicurarsi il primato per la linea celere di Costantinopoli, in concorrenza a quella del Lloyd austriaco e delle Messaggerie francesi.

— *Il nuovo grande piroscafo a motori ad esplosione.* — Finalmente si hanno particolari sul nuovo grande piroscafo con motore ad esplosione che costituisce il cantiere Blohm & Voss di Amburgo per conto della Amerika Linie. Contrariamente a quanto si asseriva dapprima non si tratta di un transatlantico a grande velocità, ma di un piroscafo da carico. Esso sarà di tonnellate 9000, portata notevole per un cargo boat, avrà due motori da 1500 HP ciascuno che gli imprimeranno la velocità di nodi 12 e mezzo all'ora notevolissima per simile tipo di nave.

Questi due motori sono i maggiori a esplosione interna per uso navale di cui si abbia notizia; vengono appresso i due di tipo Diesel da 900 HP che sono in costruzione al Creusot per un grandissimo veliero francese, e infine quello di 500 HP istallato sullo *yacht* inglese *Lady Evelyn.*

— *La distruzione di uno splendido piroscafo a turbina.* — Il Perù, non badando a sacrifici, aveva testè stabilito un magnifico servizio sulla costa del Pacifico, collegato colle due ferrovie che attraversano l'una l'istmo di Panama, l'altra più a nord il valico di Tehuantepec. Due superbi vapori a turbina di 3300 tonnellate analoghi a quelli della nostra navigazione di Stato, l'*Haullaga* e l'*Ucayali* assicuravano il servizio di lusso, mentre tre grandi piroscafi intermedi provvedono a quello delle merci e degli emigranti.

Appena il servizio fu iniziato uno dei piroscafi celeri fu catturato durante una breve insurrezione tosto repressa, adesso giunge la notizia che l'*Huallaga* fu distrutto da un incendio, in alto mare e siccome si sommerse in acque profonde, non havvi alcuna speranza di ricupero. Adesso il servizio celere è affidato a un solo piroscafo, finchè non sia costruito il nuovo *Huallaga,* già ordinato alla stessa casa costruttrice del primo.

Così bella e coraggiosa iniziativa meritava migliore fortuna.

— *Il varo del « Franconia ».* — Il varo del *Franconia* della Cunard Line fu l'avvenimento navale più importante dello scorso luglio, avendo avuto luogo il varo stesso il giorno 23 di quel mese.

Il *Franconia* non è un piroscafo di lusso e di grande velocità come il *Mauretania* o il *Lusitania,* ma è nondimeno un colosso di 18 000 tonnellate la cui velocità in servizio sarà di circa 18 nodi.

Questo varo di un nuovo colossale transatlantico ha un particolare interesse, perchè se dapprima il *Franconia* sarà addetto al servizio fra Liverpool e Boston, appena avvenuto il varo imminente del suo gemello *Laconia,* passerà con questo al Mediterraneo, per mantenervi una linea regolare col Nord America, toccando indubbiamente Napoli, e forse Genova.

— *Inconvenienti dei projettori elettrici.* — Per scoprire le torpediniere che possono muover all'attacco, tutte le navi da guerra sono munite di poderosi projettori elettrici.

L'utilità di questi projettori non è però generalmente riconosciuta; dopo la battaglia di Tzushima, l'ammiraglio russo Nebogatoff, potè per tutta la notte evitare gli attacchi delle squadri-

PETROLI D'ITALIA

Miniere Petrolifere proprie
Raffineria a Fiorenzuola d'Arda

MILANO
Via Andegari, 12

Benzine per Automobili

Petrolio per illuminazione - Benzine industriali

glie di torpediniere giapponesi, ancorchè le sue navi fossero in pessime condizioni, proibendo precisamente l'uso dei projettori che coi loro lampi e guizzi accecanti avrebbero molestato i suoi inesperti timonieri, e indicato ai nemici la posizione delle sue navi.

Alle manovre navali inglesi è avvenuto ultimamente un incidente che dimostra come l'uso dei projettori possa riescire pericoloso e in un modo inaspettato.

Il caccia torpediniere *Quail*, fu lanciato di notte all'attacco della vedetta *Patrol*, ad un tratto il projettore del *Patrol* colpì il *Quail* così in pieno che tutti quanti erano in coverta rimasero abbagliati dalla vivissima e improvvisa luce. Pochi istanti dopo il *Quail* investiva e colava a picco l'*Olimpia* nave da pesca, causando la perdita di quattro persone dell'equipaggio. Il *Quail* correva in ragione di circa settecento metri al minuto primo, e si comprende come lo smarrimento prodotto da quell'importuno lampo luminoso abbia per parecchi secondi resa la piccola nave senza guida e come in quel breve periodo abbia potuto deviare dalla sua rotta per qualche centinaio di metri e investire la piccola nave da pesca immobilizzata dallo strascico delle sue reti.

— *Due nuovi piroscafi della Peninsulare.* — La Peninsulare metterà quanto prima in linea per l'Australia i due nuovi suoi piroscafi *Maloja* e *Medina* di 12 500 tonnellate e 15 000 HP, a due eliche, e che saranno i maggiori, più rapidi e sontuosi fra i piroscafi che passano il canale di Suez.

— *Miranda IV.* — Il grande costruttore inglese, sir John Thornicroft, or sono venticinque anni esperimentava con *Miranda I* una imbarcazione che sfiorasse l'acqua, scivolando su di questa, pur non avendo le caratteristiche proprie a un idroplano. D'esperienza in esperienza sir Thornicroft è arrivato a provare ultimamente sul Tamigi *Miranda IV*, battello lungo circa otto metri e che ottenne senza difficoltà la velocità di 30 nodi l'ora (chm. 54,5).

— *Per lo Spitzberg.* — La Commissione internazionale per l'amministrazione dello Spitzberg, ha iniziato ai primi di agosto i suoi lavori a Christiania.

Vi partecipano i delegati della Svezia, Russia e Norvegia e i lavori saranno chiusi entro agosto. Le decisioni della Commissione per ora saranno riservate.

— *Una nave italiana alle pesche di Terra Nova.* — La goletta a palo *Richetta M. T.*, che fu costruita a Sampierdarena nel 1903 è in allestimento a S. Nazaire per venir inviata alla pesca del merluzzo a Terra Nova. E' una bella goletta a palo di quercia, pino e pitch pine, di 291 tonnellate, solida e buona veliera che nelle acque di Terra Nova farà onore alla costruzione italiana. La piccola nave però non batterà più bandiera italiana, ma francese, passando in proprietà della Société la Morue Française.

Sarà l'unico esemplare di costruzione italiana, addetto a quella pesca, e in quelle acque.

I Soci che ricevono pubblicazioni difettose per errata impaginazione, per mancanza di pagine, ecc., sono pregati di ritornarle senz'altro, lasciando o riportando sulla fascia il listello del proprio indirizzo, annullato, ma in modo che sia tuttavia leggibile, e con una cartolina accompagnatoria colla quale si chiederà la sostituzione accennando ai motivi.

Chi vinse la Targa che Leonino da Zara volle assegnare quale attestato del profondo valore che riconosce all'importante accessorio della bicicletta, il pneumatico ?

DUNLOP

l'unico, il più resistente, il più scorrevole.

DUNLOP

registra la sua migliore vittoria con 1° nella categoria isolati del II° Giro d'Italia: **CORLAITA** *(su macchina Bianchi)*

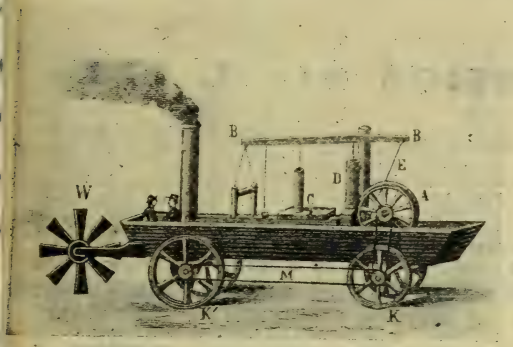
THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE Co. (Cont.) Ltd.

Via G. Sirtori, 1A - MILANO - Telefono 12-70

VARIE

A proposito di una macchina anfibia.

Nel numero di gennaio di codesta spettabile Rivista vedo riprodotta la vignetta rappresentante l'automobile canotto che può tanto correre sulle



strade quanto guizzare nelle acque e che si dice invenzione del signor ing. Ravaillet.

Ora nessun dubbio che il Ravaillet possa aver ideato il suo veicolo senza conoscere i precedenti che lo riguardano, ma è certo che un automobile anfibia per così dire funzionò fino dal 1804!

Trattasi del carro a vapore ideato dall'americano Oliviero Evans nel 1801, che egli riuscì a costruire nel 1804 coll'aiuto del Collegio Sanitario di Filadelfia e che chiamò appunto Oruktor Amphibolis.

Tale veicolo rappresentato schematicamente nell'unita figura consta di una barca montata su due paia di ruote accoppiate da una catena. Una macchina a vapore col cilindro *D*, alimentata dalla caldaia *C* mette in moto il bilanciere che aziona la ruota *A* collegata con quelle portanti il veicolo. Quando il veicolo doveva funzionare da piroscafo la ruota *A* veniva collegata colla ruota a paletta *W* che produceva la propulsione del battello.

Questa macchina che può riguardarsi come una delle primissime automobili e che precede l'invenzione della prima locomotiva venne sperimentata su strada fino al fiume Schuylkill indi varata in questo fiume dove navigò mediante la ruota fino al Delaware.

L'invenzione di Evans, per quanto gli esperimenti fossero ben riusciti, non ebbe fortuna e non trovò appoggi. La patria però gli fu riconoscente e, lui vivente, dal Congresso degli Stati Uniti venne insignito del titolo di Benefattore della patria. Morì nel 1819.

Ing. A. GULLINI, Venezia.

Una nuova macchina marina.

La turbina detronizza la vecchia macchina alternativa; la combinazione fra le macchine alternative, almeno due, e una turbina a bassa pressione, sembra che al momento rappresenti la migliore soluzione del problema della massima utilizzazione del vapore; dopo l'*Otaki*, il rapido e colossale *Laurentic* ha dimostrato la praticità di questo sistema, che nell'*Olympic* e nel *Titanic* i due massimi piroscafi del mondo avrà la sua più completa espressione.

INDISPENSABILI agli Automobilisti, Alberghi e ai Garages:

ANNUARIO DELL'AUTOMOBILISMO, DEL CICLISMO E DEI TRASPORTI MODERNI

EDIZIONE **1910** del T. C. I.

Prezzo L. **3,20** pei soci e per gli affiliati.

CARTA AUTOMOBILISTICA DEL T. C. I.

Foglio 1°: Italia Settentrionale e regioni limitrofe. - Scala: 650.000, a 5 colori. - Misure del Foglio m. 1,14 × 0,75. -

Pubblicazione diretta da L.V. Bertarelli, Vice Direttore e Capo sezione strade del T. C. I. ed eseguita dall'Istituto Geografico De Agostini - Novara.

PREZZO:
- **Edizione tascabile**, a stacchi, con copertina, contenente fascicolo di 78 piante di città L. **3** alla Sede. - L. **3,20** nel Regno. - L. **3,75** all'Estero.
- **Edizione murale**, montata su tela, verniciata - alla Sede . . . . . L. **8**.

(Le spese d'imballaggio e di porto sono caricate in assegno).

Ordinazioni e Vaglia al T. C. I. - MILANO, Via Monte Napoleone, N. 14.

APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO

FORNITORE DELLA REAL CASA

CARLO NAEF

Via A. Manzoni, 31 - MILANO

MACCHINE e UTENSILI

per la meccanica di Precisione e di Costruzione e la Fonderia, per Costruttore in ferro, per Elettricista, Gasista, Idraulico, Lattoniere, Fabbrica scatole di latta, per Falegnameria, Carpenteria Segheria, ecc., ecc.

Utensili Reishauer

LANCIA

1910 VETTURE LEGGERE **1910**

con UN SOLO MOTORE di 20-30 HP.

Quattro diversi modelli di chassis:

Tipo corsa leggero, velocissimo, per due e tre posti.
Tipo ordinario da grande turismo
Tipo allungato per vettura da città.
Tipo ordinario con guida inclinata per Torpedo-Body.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

Via Petrarca, 31 - TORINO - Telefono 27-75

Telegrafo: "Lanciauto - Torino"

Ora si annuncia una nuova macchina a vapore, che a quanto pare in un unico organismo riunirebbe la turbina e la macchina alternativa e che ha ricevuto il nome di Macchina Rotativa Bilanciata.

Non si hanno ancora particolari sufficienti per darne chiara e concisa descrizione, sembra che si tratti di un organismo relativamente semplice, e che permetta di utilizzare il vapore a alta tensione. Si parla di una economia di circa il 25 per cento sulle macchine esistenti, quanto ai consumi, e di una spesa minore come impianto.

Un po' più di culto al Dio termine.

Coll'espandersi dell'automobilismo le varie arterie stradali vengono ogni giorno più battute segnatamente dagli stranieri i quali hanno frequente occasione di constatare la deficiente condizione dell'italica viabilità sotto tanti svariati aspetti. Per non occupare un prezioso spazio della *Rivista* basti qui accennare ad uno sconcio de' più evidenti, dei più tipici e al cui riparo voglionsi scarsissimi mezzi. Vogliamo alludere alla segnalazione chilometrica stradale. Prendendo come esempio una delle più importanti strade italiane, celebrate anche all'estero per la sua vetusta origine romana, troviamo la via Emilia che esaminata per un semplice rilievo, nel tratto da essa percorso, in magnifico rettilineo nel territorio degli ex ducati Parmensi, dalla Trebbia al fiume Enza, offre lo sconcio della quasi totale mancanza di indicazioni nelle varie diramazioni importantissime e la assenza delle distanze. Qui hanno ragione i *laudatores temporis acti!* Quasi un secolo fa, quando in codesta regione dominava la vedova del grande Napoleone — l'arciduchessa Maria Luigia — l'ingegneria che aveva la sorveglianza del riparto *acque* e *strade* curava con meticolosa assiduità che le varie colonne, che ancora esistono, segnassero al viatore, da un lato il miglio interposto dalla capitale dello Stato, e dall'altro la distanza decorrente dal confine del Ducato. Il tempo ha ora in gran parte rese illegibili queste utilissime ed altre segnalazioni; il rimedio sarebbe opera di poco conto per le amministrazioni provinciali. All'egregio senatore dott. G. Mariotti antico appassionato escursionista segnaliamo l'inconveniente nella persuasione che la di lui influente azione operi a rimuovere finalmente un inconveniente che dura da lunghi anni in questa sua regione.

Ettore Abbati.

Milano, agosto.

Servizi automobilistici.

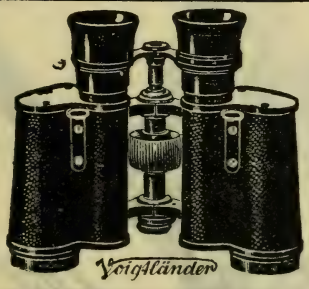
— La Commissione pei servizi automobilistici si riuniva ai primi di agosto per provvedere a nuove concessioni di sussidî. Saranno in tutto 40 linee beneficate, rappresentanti un percorso di 1500 chilometri.

— E' stato inaugurato il servizio postale automobilistico sul percorso Pracchia-Cutigliano-Pievepelago e viceversa.

RIPARAZIONI GARANTITE DI QUALSIASI MAGNETE .. ..

Binoccoli Prismatici

ad effetto stereoscopico



Nuovo Modello 1910

CHIEDERE IL CATALOGO N. 280 GRATIS E FRANCO

Voigtländer

A. - G., Brunswick (Germania)

FILIALI in BERLINO - FRANCOFORTE S/M. - AMBURGO - VIENNA - LONDRA - PARIGI - MOSCA - NEW-YORK

LE SERIE

BSA

DI

FAMA MONDIALE

SONO LE UNICHE AL MONDO CHE DANNO GARANZIA ASSOLUTA DI

RESISTENZA, ECONOMIA

CICLISTI!

Prima di fare acquisti domandatene informazioni ai possessori delle biciclette costruite con **Serie B. S. A.** della

The Birmingham Small Arms Co. Ltd.

Rappresentanti Generali per l'Italia:

SOC. AN. FRERA

MILANO
TRADATE

— A causa dell'indugio nella concessione del sussidio per il servizio automobilistico Pontassieve-Forlì, è probabile la sospensione del servizio stesso che veniva provvisoriamente esercitato.

— E' stato iniziato il servizio automobilistico provvisorio da Bologna al Covigliaio e ritorno.

— E' stato attivato il servizio automobilistico sul tratto Conegliano-Vittorio-Ponte nelle Alpi Cortina.

— Il Comune di Perugia ha assicurato un concorso finanziario di L. 3000 annue per il servizio automobilistico Perugia-Umbertide da iniziarsi prossimamente.

— E' stato iniziato il servizio automobilistico tra Viterbo e Civitavecchia.

— Da un numeroso gruppo di ragguardevoli personalità del Canton Ticino è stata costituita una Società per un esercizio giornaliero d'automobili fra i paesi di Stabbio-Mendrisio, Stabbio-Ligurno-Cantello-Varese e viceversa.

— E' stato inaugurato il servizio automobilistico pubblico tra il Moncenisio e Modane, disimpegnato dalla « Société Automobiles de la Haute Maurienne ».

Ferrovie e Tramvie.

— E' stata inaugurata la nuova linea ferroviaria Venezia-Mestre-Primolano.

— La Commissione incaricata di esaminare il progetto della tramvia Varese-Gavirate-Besozzo, Angera, ha rigettata la domanda di concessione avanzata dal Comitato, invitando la Società Varesina a presentare un progetto Masnago-Besozzo; e lasciando che altri concorrano poi per il tronco Besozzo-Angera.

— Può ritenersi stabilita la costruzione della linea tramviaria Treviso-Conegliano; come pure si assicura che entro il 1913 sarà ultimata la costruzione del ponte sul Piane, in modo che Conegliano sarà congiunto col tram Treviso-Venezia.

— Dopo lunghe e svariate discussioni venne approvato il disegno di legge relativo alla concessione delle Ferrovie di Basilicata e Calabria all'industria privata.

— Ha avuto luogo la visita di collaudo del tram elettrico Como-Cernobbio.

— E' stata inaugurata la tramvia elettrica Monza-Seregno-Meda.

Ponti.

— Venne rogata la convenzione per stabilire le modalità dei rispettivi concorsi dei Comuni interessati nella costruzione del ponte sulla Dora Baltea a Saluggia, destinato a dotare di una nuova via di comunicazione le Provincie di Torino e di Novara.

— Venne stipulato in Torino regolare atto di concessione della costruzione del ponte sul Po in Comune di San Mauro Torinese.

Le strade in Italia.

Alcuni giornali stranieri si occupano della questione stradale in Italia con un interessamento maggiore di quanto non facciamo noi. Anzi qualcuno di essi ha istituita una rubrica speciale ove dà notizia ai proprî abbonati delle condizioni di certe nostre strade che, nella cattiva stagione, diventano rovinose ad ogni mezzo di trasporto. E non mancano spesso apprezzamenti non del tutto benevoli sulla capacità dei tecnici italiani, i quali, a loro giudizio, non si sono occupati, nè si occupano a suf-

SOVRACCOPERTURE "HUMBERT", l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in 5 minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA", in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI", in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES — Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA", (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.

U. DE BONMARTINI - Milano **Via Plinio, 5** (Corso Buenos Ayres)
Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

A tutti i membri del Touring Club Italiano saranno mandati i Cataloghi per Vetture e Cicli **DE DION-BOUTON**
Farne domanda alla Società Anonima Garages E. Nagliati, Firenze, Borgognissanti, 56, indicando il numero di tessera.

VIAGGI GRATUITI

PER VISITARE LE ESPOSIZIONI DI ROMA E TORINO 1911

TOCCANDO LE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALIA
CON BIGLIETTI FERROVIARI CIRCOLARI-COMBINATI.

Secondo quanto venne pubblicato nella *Rivista* di febbraio ricordiamo che:

I. - I soci che presenteranno da oggi al 1 dicembre 1911 (anche ad uno per volta) non meno di **15** nuovi soci i quali si *provvedano in pari tempo degli arretrati della Carta d'Italia* del Touring (28 fogli se presentati durante il 1910, 36 fogli se presentati durante il 1911) avranno diritto ad avere **gratuitamente** uno dei seguenti biglietti di seconda classe:

a) Milano, Firenze, Roma, Genova, Torino, Milano.
b) Milano, Venezia, Firenze, Roma, Genova, Torino, Milano.
c) Milano, Genova, Roma, Torino, Milano.

II. - I soci che alle condizioni sopradette presenteranno non meno di **20** nuovi soci, avranno diritto di avere **gratuitamente** uno dei seguenti biglietti di seconda classe:

a) Milano, Venezia, Firenze, Roma, Napoli, Roma, Genova, Torino, Milano.
b) Milano, Venezia, Ancona, Foggia, Napoli, Roma, Firenze, Genova, Torino, Milano
c) Milano, Genova, Roma, Napoli, Roma, Genova, Torino, Milano.

III. - Chi presenterà non meno di **25** soci come sopra, avrà diritto ad avere **gratuitamente** un biglietto di seconda classe per visitare l'Italia, seguendo il percorso: Milano, Venezia, Ancona, Foggia, Taranto, Reggio, Messina, Catania, Palermo, Napoli (via di mare o via di terra), Roma. Genova, Torino, Milano.

Richiedere al T. C. I. l'Opuscolo-Statuto con biglietto portante le iniziali O. S.

La solidità è la caratteristica dei cicli

"SENIOR" con gomme POLACK

La più lunga e faticosa corsa di quest'anno, il secondo Giro d'Italia, lo ha dimostrato, portando al traguardo finale il maggior numero di corridori, senza soigneurs, senza meccanici, senza rifornimenti, trionfando per **sola bontà delle macchine** ed energia di corridori.

BONZI & MARCHI ✕ **Via S. Nicolao, N. 1** ✕ **MILANO**

Filiale TORINO - Via Carlo Alberto, 9

ficienza di un problema, che nelle nazioni civili è ormai stato risolto. Essi trovano che noi siamo ancora dei consuetudinari, citando ad esempio che la maggior parte dei nostri Uffici Tecnici usano pei ricarichi stradali la stessa ghiaia e nella stessa quantità che veniva usata quaranta e cinquant'anni or sono, con un traffico assai meno intenso dell'attuale.

Osservano anche che noi non vogliamo adottare certi moderni metodi manutentivi. ricordando che nel 1908 su 140 000 chilometri di strade ordinarie ne sono stati cilindrati circa 250, dei quali nemmeno uno per conto del Governo.

Essi hanno indubbiamente torto facendo un aggravio di tale stato di cose ai nostri Uffici Tecnici, i quali, specialmente in questi ultimi anni, si sono occupati e si occupano con amore ed intelligenza del miglioramento delle strade loro affidate.

Altre ed assai complesse sono le ragioni che hanno impedito all'Italia di avere una rete stradale pari a quella, per esempio, nella vicina Francia, ove da alcune decine d'anni la cilindratura è stata adottata quale metodo ordinario di manutenzione ed ove più di 2200 chilometri di strade esterne vennero pavimentati.

E' vero però che le nostre amministrazioni si sono fermate, dopo i primi esperimenti, accorgendosi che una strada, sistemata colla cilindratura di uno strato di 10 o 12 centimetri di materiale, già nell'anno successivo presentava alla superficie le prime ormaie, e dopo due o tre anni era in condizioni non migliori di quelle precedenti alla cilindratura.

Non avevano pensato che per portare a *regime* una strada cilindrata, è necessario dare a questa, in materiale e cure, tutto il danaro che non si è speso o male si è speso negli anni precedenti. Solo in seguito mediante la rigorosa osservanza di razionali norme tecniche nella scelta e nell'impiego del materiale, e con mezzi adatti ad impedire un inutile stritolamento o dispersione del materiale stesso, sarà facile soddisfare alle esigenze dei bilanci e del traffico.

Lungo le strade francesi la distribuzione del pietrisco si fa in base ai coefficienti di qualità, nonchè ad una periodica statistica del carreggio seguendo criteri assai semplici ma appoggiati da una esperienza altrettanto favorevole.

Così, se anche da noi si potesse conoscere il reciproco valore manutentivo di ciascuno dei materiali che sono a disposizione di ogni Ufficio Tecnico, mediante il loro impiego su brevi tratte di 100-200 metri di una stessa strada, come ebbe a suggerire l'ing. Vandone, si potrebbero finalmente avere sulle nostre roccie dati attendibili per una loro scelta conveniente; ed a questo scopo appunto il Touring ha indetto uno speciale concorso il cui programma chiede lo studio, anche limitato al solo raffronto, dei materiali da massicciata.

Il concorso indetto dal T. C. I. per una memoria sui materiali da massicciata e per una corrispondente raccolta, si chiude il 30 aprile 1911.

Strade.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole al progetto del Comune di Camogli per la costruzione della strada dalla frazione di Ruta alla stazione ferroviaria di Camogli.

— Da oltre un anno venne iniziata la costruzione della variante alla strada provinciale Velletri-Genzano in provincia di Roma. La nuova strada si innesta alla preesistente presso « Madonna degli Angeli » e vi si ricongiunge prima di giungere a Genzano.

I lavori procedono lentamente, mentre in completo abbandono viene lasciata la vecchia strada nella quale si è ancora obbligati a passare.

A un cilindro
a due cilindri

"MOTO-RÊVE"
MILANO CORSO MAGENTA 27
Chiedere il Catalogo 1910-1911 (seconda edizione) portanti gli ultimi modelli

GOERZ
TRIÈDRE-BINOCLES
PHOTO-APPAREILS

In vendita presso i Negozianti di forniture fotografiche, e gli ottimi

C. P. GOERZ
Società per Azioni
BERLIN-FRIEDENAU, 115
LISTINO DI PREZZI GRATIS

È USCITO:

PREZZO L. 6 RIDOTTO A **TRE** PEI SOCI DEL T. C. I.

Commissioni e vaglia alla Sede del Touring Club Italiano - Milano, a mezzo della scheda inserita nella pagina seguente.

Da incollare sul tagliando di una Cartolina-Vaglia indirizzata alla Direzione del T. C. I. - Milano

CEDOLA DI ORDINAZIONE
delle Pubblicazioni e Minuterie del T. C. I.
menzionate nel testo.

Il sottoscritto chiede l'invio **franco di porto di:**

N. ..... *Annuario 1910 dell'Aeronautica* (1) e versa L. .....

N. ..... *Annuario 1910 dell'Automobilismo, del Ciclismo e dei Trasporti moderni* (1) e versa . . . L. .....

N. ..... *Carta Automobilistica*
N. ..... tipo tascabile (1) e versa . . . L. .....
N. ..... tipo murale (2) e versa . . . L. .....

N. ..... *Guidone* per automobili e imbarcazioni (N. ..... da L. 5. N. ..... da L. 7, N. ..... da L. 10) e versa L. .....

N. ..... *Placche - Distintivo* per automobili e imbarcazioni (3)
N. ..... tipo argento e versa L. .....
N. ..... » argentato » L. .....

Trasmette all'uopo cartolina vaglia di . . . . . L. .....

Nome e cognome .....

.....

Indirizzo { ..... (*Prov. di* .....)
Via ..... *N.* .....

Socio del T. C. I. con tessera N. .....

ogni copia:
(1) L. 3,20 (L. 6,20 pei non soci).
(2) L. 8 (spese di porto caricate in assegno).
(3) Tipo argento L. 20, tipo argentato L. 9 (oltre le spese di porto e raccomandazione).

Da incollare sul tagliando di una Cartolina-Vaglia indirizzata alla Direzione del T. C. I. - Milano

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa L. **6** (L. **8** se all' estero)
(2) » » **30** (L. **40** se all' estero) più L. **2** per ammissione
(3) versa una volta sola L. **100** (L. **125** se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del T.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. (*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

Da *1910*

(*) I fogli pubblicati nel 1906-1907-1908 e 1909 sono i seguenti:
Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone. Napoli, Roma, Brescia, Livorno. Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

VITTORIO ROSSI & C.

Via Ponte Seveso, 35 - MILANO - Telefono 97-55

Concessionari Esclusivi di tutta la produzione delle Officine Legnanesi

Automobili "WOLSIT"
Cicli "WOLSIT" = "LEGNANO" = "WOLA"

Agenti Generali per l'Italia dei Cicli ed Automobili **"HUMBER"**

Cicli "ORIO" della rinomata Fabbrica Nazionale dei F.lli Orio di Piacenza .. ..

Il più grande assortimento in TUBI DI ACCIAIO tirati a freddo senza saldatura in tutti i diametri e spessori.

Agenti Esclusivi delle Gomme per Cicli BERGOUGNAN di CLÉRMONT-FERRAND

Chiedere Catalogo 1910 dei Cicli "LEGNANO"

PRIMO ANNUARIO DELL'AERONAUTICA DEL TOURING

È uscito il primo **Annuario dell'Aeronautica** compilato per cura della **Commissione nazionale di turismo aereo** nominata dal Touring Club Italiano.

La pubblicazione di quest'opera è oggi una necessità e un dovere pel Sodalizio nostro che vede e comprende come la navigazione aerea dal campo delle affermazioni sportive tenda a portarsi in quello più vasto delle applicazioni utili.

L'**Annuario 1910 dell'Aeronautica** concepito con gli stessi criteri di praticità a cui si informò quello **dell'Automobilismo**, è riuscito un'opera veramente utile e interessante, non solamente per l'aeronauta o all'aviatore o per gli iniziati, ma anche a coloro, e sono la maggioranza, che del problema della navigazione aerea si occupano per esigenze industriali, commerciali, o a semplice scopo sportivo.

L'Annuario dell'Aeronautica del Touring è l'**unico** e il più **completo** che sia stato finora pubblicato in Italia e, confidiamo contribuirà alla volgarizzazione degli arditissimi mezzi di locomozione aerea, risvegliando energie e suscitando entusiasmi, ma sopratutto a sviluppare e ad elevare lo spirito nazionale verso un problema che vuol esssere considerato sotto tanti aspetti non escluso quello dell'interesse economico nazionale.

Basta del resto dare uno sguardo al **Sommario** che qui di seguito riportiamo per rendersi esatto conto della utilità dell'**Annuario dell'Aeronautica** che pei Soci del Touring è posto in vendita al prezzo ridotto di propaganda di L. 3,20 franco di porto.

SOMMARIO:

PARTE I.ª

Tecnica, Sport, Cartografia, Bibliografia.

Capitolo I° — Tecnica:

Cenni generali sull'aeronautica.
Descrizione e nomenclatura degli apparecchi.
Impianti sussidiari (hangars - gasometri).
Delle stoffe e dei tessuti per l'aeronautica.
Aerologia e Meteorologia.
Palloni sonda, registratori — Cervi volanti, ecc.
Dei cavi.
Comunicazioni tra apparecchi naviganti nell'aria.
L'aeronautica applicata ai servizi militari.
Della fotografia.
Tecnica della navigazione aerea.
Comfort e igiene.
Tabelle varie (pesi, resistenze, altezze, velocità, forze, dimensioni, ecc.).

Capitolo II° — Sport:

Tabelle dei records mondiali.
Esposizioni - Concorsi - Premi.
Risultati delle principali prove 1909-1910.
Calendario delle principali prove 1910.
Le principali prove del 1910.

Capitolo III° — Cartografia, Bibliografia:

Carte aeronautiche.
Pubblicazioni - Giornali.

Guardarsi dall'acquisto dei vecchi modelli offerti a prezzi di liquidazione! I nuovi Modelli **RALEIGH** sono in vendita esclusivamente presso l'Agente Gen. per l'Italia: **Ettore Vezzoni, Via Orti, 4-6, Milano**

e presso i subagenti: Alessandro Gnocchi - Via S. Agnese 4, Milano

Bergamo - Gualini Luigi.
Bonferraro - Piacenza Giuseppe.
Caravaggio - Merlini Giuseppe.
Castano - Colombo Giosuè.
Castelfranco Em. - Bergamini Ildebr.
Cesena - Pedrelli Pompeo.
Chioggia - Maistrello Giovanni.
Contarina - Rossi e Soncin.
Correggio - Spaggiari Santini.
Crema - Vailati Archimede.
Este - Morosini Augusto.
Faenza - Gadoni Aristide.
Firenze - Marchi Guido.
Forlì - Carmellini Primo.
Ghedi - Giovanelli Augusto.
Goito - Tosi Uriele.
Livorno - E. Frassinelli Susini.
Lodi - Visigalli S.
Lucca - Sonnenfeld G.
Mogiia Gonzaga - Poltronieri Pietro.
Monselice - Cibotto Augusto.
Monza - Ripamonti Edoardo.
Nogara di Verona - Colombini Tacit.
Novi di Modena - Tardy Maurizio.
Palmanova - Di Biasio Antonio.
Parma - Pedrelli Ercole.
Pavia - Mattia Giovanni.
Pegognaga - P. Spaggiari e F.
Piacenza - Toscani Benvenuto.
Pieve Soligo - Meneghini Giovanni.
Pordenone - Fantuzzi Pietro.
Reggio Em. - Baldi e Orlandini.
Rimini - Bendandi Giovanni.
Roma - Succ. Sorelle Adamoli.
Seregno - Pontigia Domenico.
Sermide - Ferrari Riziero.
Soncino - D'Errico Alfonso.
S. Pietro in Gu. - Berto Giuseppe.
Treviso - Mattarollo Eugenio.
Vanzaghello - Fassi Virginio.
Verona - Zampini Augusto.

SPORT ALPINO

Il più ricco e variato assortimento del genere, nonchè abiti, stoffe e mantelline loden, presso

SARTORIA SUARDI con deposito LODEN DAL BRUN

MILANO — Via Dante N. 7

CHIEDERE CATALOGO

PARTE II.ª
Associazioni - Scuole e Campi di Aviazione. Possessori di Apparecchi.

Per ogni paese, disposto in ordine alfabetico, (eccetto per l'Italia che ha la precedenza sugli altri) sono fornite le seguenti notizie:

Clubs e Società che si occupano di aeronautica.
Scuole.
Campi di aviazione.
Possessori di Aeroplani, Dirigibili, Sferici (solo per l'Italia).
Piloti - Aviatori.

PARTE III.ª
Dogane - Circolazione - Trasporti.

Norme e Tariffe.

PARTE IV.ª
Industrie e Commerci.

Capitolo I° — Italia:

Costruttori e Rappresentanti.
Gasometri.
Hangars.
Uffici tecnici di aeronautica.

Capitolo II° — Estero:

Costruttori e Rappresentanti.

Errata Corrige.

Annuario 1910 dell'automobilismo del ciclismo e dei trasporti moderni.

Caratteristiche principali dei chassis 1910.

Pag. 78. — **F. N.** — Fabrique Nationale d'Armes de Guerre — Herstal (Belgio) — Rappresentante generale per l'Italia: A. Fusi e C., Milano.

Il prezzo dello chassis 16-20 HP è L. 8500 anzichè di L. 850.

Pag. 94. — **Renault** — Billancourt (Francia). — Rappresentante generale per l'Italia: A. Fusi e C., Milano.

I prezzi dei singoli chassis vanno corretti come segue:

8	HP 2 cil.	L. 5 000	18	HP 6 cil.	L. 14 800
9	HP 2 cil.	» 5 900	20-30	HP 4 cil.	» 15 200
10	HP 4 cil.	» 7 200	35-45	H P4 cil.	» 18 000
12-16	HP 4 cil.	» 9 000	50-60	HP 6 cil.	» 22 000
14-20	HP 4 cil.	» 11 800			

Pag. 96. — **Sizaire et Naudin**, Paris — L'Agente generale per l'Italia, (escluso il Piemonte), è la Ditta Lancellotti e C. di Bologna.

COMUNICATI UFFICIALI

Per il sequestro dei distintivi del Touring a Cervignano.

Vista la notizia apparsa sui giornali del sequestro di distintivi del T. C. I. avvenuto per parte dei gendarmi di Cervignano durante un Convegno della Lega Nazionale e della fermata di ciclisti italiani alla frontiera orientale da parte delle autorità austriache con inibizione di prosecuzione nel territorio della Venezia Giulia; riconosciuto che questi inconvenienti si verificano di frequente non solo in casi di Convegni, ma anche di semplici escursioni turistiche dei nostri soci; richiamato l'ultimo incidente occorso alla frontiera a Ponte Caffaro al no-

POSATE "CHRISTOFLE"
ARGENTERIA
ESIGERE: LA MARCA E IL NOME
CHRISTOFLE

FIRENZE, MILANO, NAPOLI, ROMA: Società Ceramica Richard-Ginori.
ALESSANDRIA: Barberis, Cesa, Pietrasanta & Co., *Giojellieri*, 1, Via Umberto.
CATANIA: A. Aloisio F.lli, *Chincaglieri*, 62, 64, Via Stesicorea.
GENOVA: Successore T. Variglia, *Posate, Coltelli, Vassoi*, 35, Galleria Mazzini.
BOLOGNA: L. Coltelli, *Giojelliere*, 8, A.B. Via Spaderie.
PALERMO: Langer & Co., *Chincaglieri*, 198-200, Via Vittorio Emanuele.
PERUGIA: Vittor. Ascoli, *Chincagliere*, Corso Vannucci.
TORINO: Chiotti & Carena, *Porcellane*, 14-16, Via Garibaldi.
VENEZIA: G. Pagnacco, *Chincagliere*, Merceria San Giuliano, 711-713.

I NEGOZIANTI *e* RIPARATORI *che non avessero ancora ricevuto il* **Catalogo illustrato** *delle*

Biciclette e Serie — Abingdon - Dürkopp - Sun — Solar - Racer - Piper, ecc.

sono invitati a farne subito richiesta. — Essi vi troveranno anche un ricchissimo assortimento di Accessori *e di tutto quanto è necessario al loro commercio.*

CAMILLO OGGIONI & C.
9, Via Lesmi — MILANO — Via Ausonio, 6

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3)

e all'uopo

(1) versa L. **6** (L. **8** se all' estero)
(2) » » **30** (L. **40** se all' estero)
più L. **2** per ammissione
(3) versa una volta sola L. **100**
(L. **125** se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del T.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. (*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

Da ..... *190* .....

(*) I fogli pubblicati nel 1906-1907-1908 e 1909 sono i seguenti:
Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone. Napoli, Roma, Brescia, Livorno. Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù. Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3)

e all'uopo

(1) versa L. **6** (L. **8** se all' estero)
(2) » » **30** (L. **40** se all' estero)
più L. **2** per ammissione
(3) versa una volta sola L. **100**
(L. **125** se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del T.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. (*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

Da ..... *190* .....

(*) I fogli pubblicati nel 1906-1907-1908 e 1909 sono i seguenti:
Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone. Napoli, Roma, Brescia, Livorno. Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù. Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

Domanda d'Associazione al T. C.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (/ *Vitalizio* (3)

e all'uopo

(1) versa L. **6** (L. **8** se all' estero)
(2) » » **30** (L. **40** se all' estero)
più L. **2** per ammissione
(3) versa una volta sola L. **100**
(L. **125** se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'As. ciazione, si obbliga ad osservarlo ed eleg domicilio in Milano presso la Sede del

Chiede pure l'invio del blocco dei fogli arretrati della Carta d'Italia T. C. I. (*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

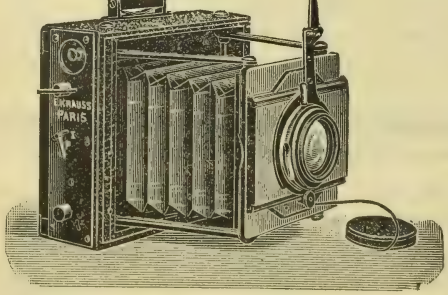
Da *190*

(*) I fogli pubblicati nel 1906-19 1908 e 1909 sono i seguenti:
Torino, Milano, Venezia, Genova, Ci vecchia, Frosinone. Napoli, Roma, Bres Livorno. Pisa, Bologna-Firenze, Verona, S na, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù. tania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanis ta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Paler.

TAKYR KRAUSS

Apparecchio a otturatore per lastre

GRANDE PRECISIONE



Obbiettivi Krauss - Zeiss

Ritenuti i migliori per dilettanti e per fotografi

CATALOGO GRATIS E FRANCO

E. KRAUSS Ottico e Meccanico di precisione
21-23 Rue Albouy - Paris XIème

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

stro capo console e ad alcuni soci di Como; riconosciuto essere esplicito dovere della Direzione del Touring di assistere i soci anche in questi frangenti; riconosciuto d'altronde che una soluzione della situazione incresciosa non può essere dal Touring direttamente provocata verso le autorità austriache, ma debbasi far ricorso al Governo italiano, salvo quei precedenti di denuncia eventuale dei trattati di reciprocanza che ci legano col Touring Club Austriaco e deferire l'esame della situazione e l'intervento ad un Congresso della L. I. A. T. e alle stesse Associazioni Turistiche Austriache, si delibera di inviare il seguente telegramma:

A. S. E. il Ministro degli Esteri.

Roma.

Da qualche tempo nei rapporti turistici avvengono vessazioni da parte del Governo austriaco a danno dei turisti italiani e particolarmente dei soci del Touring Club Italiano che riteniamo non si possano oltre tollerare. Qualche tempo fa nostra Comitiva Corpo Consolare Como diretta Trentino con alcuni soci per gita ciclistica collettiva si vedeva proibita escursione da autorità austriache ed anche soci venivano individualmente fermati frontiera Caffaro impossibilitati proseguire. Ieri distintivi Touring venivano sequestrati a Cervignano non solo ma Società sportive regnicole a gruppi soci Touring chiamati Convegno turistico venivano respinti frontiera. Non sono questi che episodi di una sistematica opposizione del Governo austriaco allo sviluppo del turismo italiano nel Trentino e nella Venezia Giulia con metodi che non sono dei nostri tempi di civiltà. Domandiamo intervento Governo italiano tutelare libertà nostri soci e turisti italiani in genere reclamando dall'Austria per essi la reciprocanza a quel trattamento che in omaggio ai sentimenti di civiltà che contraddistinguono nostro popolo numerose comitive di turisti austriaci quotidianamente ricevono in Italia dove liberamente portano i distintivi delle loro Associazioni e della loro nazionalità. Domandiamo infine in rappresentanza di ottantamila soci intervento Governo italiano anche perchè colle vessazioni ai nostri soci e col sequestro del nostro distintivo oltre che fare sfregio all'Associazione Nazionale italiana crediamo si faccia sopratutto sfregio alla bandiera nazionale composta del nostro distintivo ed il Touring Associazione apolitica non intende rinunciare altissimi sentimenti difesa dignità nazionale. Fidenti nell'azione di Vostra Eccellenza a dirimere uno stato di cose deplorevole e avvilente per noi, mi rassegno con profondo ossequio devotissimo

firmato: *JOHNSON, Direttore generale Touring.*

V. C. A.

Il giorno 9 dello scorso luglio il signor cav. capitano Giovanni Dho, console militare del Touring nel 4. Reggimento Bersaglieri in Torino, scriveva alla Direzione Generale esprimendo il desiderio di conoscere i consoli del Touring che si trovavano nelle località che egli avrebbe toccate durante l'annuale escursione che si accingeva a compiere la Compagnia Ciclisti del 4. Reggimento Bersaglieri comandata da lui e dai signori ten. De Martino, Oppizzi, Bergesio.

Il percorso era il seguente: Torino, Ivrea, Pallanza, Laveno, Como, Lecco, Varenna, Colico, Sondrio, Tirano, Pisogne, Brescia, Salò, Vicenza, Feltre, Belluno, Conegliano, Pordenone, Udine, Treviso, Mestre, Padova, Monselice, Este, Mantova, Parma, Borgo San Donnino, Piacenza, Casteggio, Voghera, Tortona, Asti, Torino; con soste di un giorno a Laveno, Pisogne, Mestre, Borgo San Donnino.

La Direzione Generale e il Sottocomitato Nazionale dei V. C. A. ben volentieri aderendo al desiderio del signor cap. Dho, gli fecero pervenire a Pallanza rispettivamente elenco dei consoli e elenco

È uscito il Catalogo, nuovi modelli 1910, biciclette

GÖRICKE

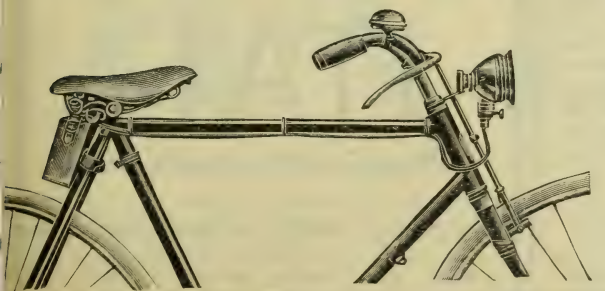
il massimo della perfezione in fatto di solidità, scorrevolezza ed eleganza.

Domandatelo alla Società

Göricke & Alterauge - Corso Indipendenza, 5 - Milano

Telefono 41-32

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili



CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI

Chiedere il nuovo listino alla Ditta

GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine

Sconto 30 % ai soci del T. C. I.

Ricordiamo agli Automobilisti

che ENTRO il corrente mese di SETTEMBRE essi devono munire la propria vettura delle nuove

TARGHE REGOLAMENTARI

PER AUTOMOBILI

Il Touring s'incarica di **CONSEGNARE PRONTAMENTE** le nuove Targhe, col distintivo del Sodalizio a colori, al prezzo speciale di Lire **TRE** ognuna, oltre L. 0,75 per l'invio franco di porto.

***

Il T. C. I. ricorda inoltre che gli Automobilisti non possono recarsi all'estero senza aver munita la vettura della Targa internazionale. Il Touring si è reso depositario di detta Targa che viene ceduta unitamente all'apposito libretto contro rimessa di L. **2** oltre cent. 60 per l'invio franco di porto.

Premiato Stabilimento Artistico Industriale
AUGUSTO GEROSA
MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)
INCISIONI — SMALTI — MINIATURE
Oreficerie ed argenterie smaltate
STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI
Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.
Coppe con fregi smaltati
Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

I meravigliosi biciclette tipo 1910
SWIFT
dimostrano che questa marca continua ad essere
"LA MIGLIORE DEL MONDO,,
The Swift Cycle Co. Ltd. — Coventry
Agente per l'Italia: MARIO BRUZZONE, Corso Lodi, 15, Milano
In Milano. F. FARAVELLI - Via Meravigli, 15

Biciclette STYRIA
Motociclette REPUBLIK
Casse forti TANCZOS-VIENNA sicure contro il fuoco e le infrazioni.
Macchine da scrivere HAMMOND
Automobili Laurin-Klement HP. 8-9 12-14 16-18 20-25 35-40 60
Jungbunzlau (Boemia)
(Vetture - Omnibus - Camions)
Costruttori delle automobili postali Cattaro-Montenegro.
Biciclette, Motociclette e Macchine da scrivere anche a rate, dietro referenze di primo ordine.
Chiedere cataloghi e certificati con riferimento al presente avviso alla Ditta I. WOLLMANN-PADOVA Rappresentante

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

dei Comitati e Riparti V. C. A. esistenti nelle località lungo il percorso.

Ad essi inoltre la Direzione Generale e Sottocomitato davano avviso del passaggio della Compagnia ciclisti del 4. Bersaglieri, con viva preghiera di porgere ovunque il saluto augurale della Direzione Generale del Touring e del Sottocomitato insieme ad ogni aiuto richiesto o ritenuto opportuno.

L'escursione della Compagnia ebbe termine in Torino il giorno 3 agosto.

Rientrato nella sede il signor cap. Dho ha scritto le due seguenti lettere, la prima alla Direzione Generale del Touring, la seconda al Sottocomitato Volontari Ciclisti Automobilisti.

« Torino, 7 agosto 1910.

« *Illustrissimo Signor Direttore,*

« L'escursione della mia Compagnia iniziata il giorno 12 del mese di luglio ebbe compimento il 3 di questo mese.

« Se essa ebbe esito felicissimo, è mio stretto dovere il confessarlo, merito sommo lo si deve attribuire a codesta Associazione del Touring Club. E' stato coll'aiuto prezioso delle sue pubblicazioni, della Guida delle Strade di Grande Comunicazione che io progettai il mio itinerario, ed è col valido consiglio di tale *vademecum* che durante l'escursione non ebbi quasi mai bisogno di ricorrere ad indicazioni; è per mezzo suo ch'io potei avere una idea chiara ed esatta sulle difficoltà, sugli ostacoli che mi presentava in antecedenza una marcia.

« Delle festose accoglienze avute ovunque da me, dai miei ufficiali e dai bersaglieri del Reparto, sono particolarmente grato a codesta Direzione che con squisita cortesia volle sempre far precedere di tappa in tappa l'annunzio del nostro arrivo ai vari Consolati. Da essi ebbi il gentile saluto del bene arrivato e la graziosa offerta dei loro servizi ed aiuti.

Ammirabile istituzione di Sodalizio codesta, che non mancherà di essere in breve grande, solida ed immensamente benefica al paese e all' esercito in specie!

« Voglia pertanto, pregiatissimo Signor Direttore, gradire i nostri ringraziamenti più vivi e rendersi interprete della nostra gratitudine presso i numerosi Consolati i quali, in buona parte, manifestarono la loro simpatia per i bersaglieri con magnifiche accoglienze.

« A lei in special modo rivolgo preghiera di accettare i miei più distinti ossequi.

« Devotissimo

« Cap. G. DHO.

« Torino, 8 agosto 1910.

« *Illustrissimo Signor Presidente,*

« Mercè il vivo interessamento preso da codesto Onorevole Sottocomitato Nazionale, il mio Reparto ciclisti ha ricevuto tali e tante squisite cortesie nella sua recente escursione da Comitati e Volontari ciclisti che sento imperioso il dovere di manifestarle anche a nome dei miei ufficiali e bersaglieri i più sentiti e vivi ringraziamenti.

« Quella fraterna accoglienza, quella simpatica concordia che immediatamente univa il volontario al bersagliere hanno ben dimostrato quanto alta e patriottica sia l'opera del Corpo Nazionale dei Volontari ciclisti.

« Voglia, illustrissimo Signor Presidente, rendersi interprete presso i Volontari della regione percorsa, dei sensi della nostra riconoscenza per le affettuose accoglienze cui siamo stati fatto segno, assicurando che nel nostro animo è rimasto grato ed imperituro il loro caro ricordo.

« Colla massima stima

« Suo devotissimo

« Cap. G. DHO ».

GONFLEUR G. L.

il più leggero, il più facile ad applicarsi, il più semplice, il meno ingombrante; è munito di un filtro pratico; fornisce un'aria pura senza polvere nè olio; sopprime gli inconvenienti delle bottiglie d'aria.

Chiedere Cataloghi ai rappresentanti:

BIELLA & C. - MILANO

Via Monforte, 19 Telefono 95-90

PNEUMATICI

BATES

dell'antica fabbrica W. & A. Bates Ltd. di Leicester

Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

I Cartelli Indicatori del Touring Club Italiano

1. — **CARTELLI SEMPLICI DI DIREZIONE** — Dimensioni metri 0,40×0,70 sino a due indicazioni; metri 0,50 × 0,70 sino a tre indicazioni . . . . L. 10.—
2. — **CARTELLI SEMPLICI DI PERICOLO** — Dimensioni metri 0,40 × 0,70 comprendenti le segnalazioni di *Rallentare - Passaggio a livello - Svolta pericolosa - Cunetta - Incrocio pericoloso* . . . . . » 10.—
3. — **CARTELLI D'ANGOLO** — (*Cartelli doppi*). — Formati da due cartelli semplici di direzione e disposti ad angolo retto sopra un medesimo sostegno in ferro » 20.—
4. — **CARTELLI SPECIALI** — Dimensioni metri 0,40×0,70 e metri 0,50 × 0,70 con più di tre indicazioni, o con diciture speciali, comprendenti le segnalazioni di: *Tenere la sinistra - Fermare al dazio - Dogana* . . . . . » 15.—
5. — **CARTELLI DEI COMUNI** — Dimensioni metri 1,15 × 0,70 riproducenti le generalità dei Comuni (notizie altimetriche, itinerarie, amministrative) . . » 20.—
6. — **CARTELLI ALTIMETRICI** — Dimensioni metri 0,40 × 0,20 riproducenti la quota altimetrica del Comune . . . . . » 3.—
7. — **SOSTEGNI IN FERRO** — Pei cartelli semplici, speciali e d'angolo, verniciati a due colori, con sigla del Touring . . . . . » 15.—

SCHEDA DI SOTTOSCRIZIONE

COMUNE DI .....

Ci preghiamo ordinare colla presente seguenti **Cartelli indicatori** *da spedirsi* franchi di porto *alla stazione di* .....

N. ..... CARTELLI RALLENTARE m. 0.50 × 0.70 a L. 10 l'uno L. .....

N. ..... CARTELLI DEI COMUNI m. 1.15 × 0.70 a L. 20 l'uno L. .....

N. ..... CARTELLI ALTIMETRICI m. 0.40 × 0.20 a L. 3 l'uno L. .....

N. ..... SOSTEGNI IN FERRO (poutrelles) pei cartelli RALLENTARE a L. 15 l'uno . . . . .

Importo L. .....

IL SINDACO

.....

SCHEDA DI SOTTOSCRIZIONE

Il sottoscritto .....

.....

domiciliato in .....

invia al Cassiere del Touring Club Italiano in Milano la somma di

L. ..... *per:*

N. ..... CARTELLI SEMPLICI

N. ..... CARTELLI SPECIALI

N. ..... CARTELLI D'ANGOLO

N. ..... SOSTEGNI IN FERRO

firma .....

..... *addì* ..... *19* .....

Indicare chiaramente per ogni cortello richiesto l dicitura precisa ed il punto dove dovrà essere co locato.

E' assolutamente necessario trasmettere l'indirizz preciso del destinatario indicando a quale stazion ferroviaria, tramviaria, lacuale o marittima devon essere spediti i cartelli ed i sostegni in ferro.

La Direzione Generale e il Sottocomitato dal canto loro esprimono sulla *Rivista del Touring* al cap. Dho il proprio compiacimento per l'esito della escursione e rivolgono ai Consoli, ai Comitati e Riparti V. C. A. vivi ringraziamenti per le accoglienze fatte alla Compagnia Ciclisti per aver voluto essere gentili interpreti del sentimento dell'uno e dell'altra verso il cap. Dho, i suoi ufficiali e fratelli ciclisti.

Segnalazioni Alpine.

L'esame compiuto dalla Giuria nominata dal Consiglio del Consorzio per le segnalazioni in montagna, di tutte le monografie descrittive delle segnalazioni compiute nel 1909 e presentate al concorso Ravà-Sforni, diede nella generalità un giudizio favorevole su di esse, per quanto possano qualche volta essere considerate più o meno rispondenti completamente allo scopo. Una tale disparità andrà certo scomparendo col divenire più frequente e quindi più facile per i nostri alpinisti lo stendere, con criteri uniformi, un rapporto sulle loro escursioni.

La Giuria suddetta fu lieta di constatare il costante favore dei Reggimenti Alpini, i quali purtroppo non poterono nello scorso anno procedere ad un numero adeguato di segnalazioni, per le località in cui la maggior parte di essi dovettero compiere le escursioni, località soggette a divieti militari.

L'opera del Consorzio si svolse lo scorso anno con risultati pratici già molto apprezzabili, ed ancor più lo saranno nell'avvenire mediante l'adesione e l'appoggio delle numerose Società Alpine che ora fanno parte del Consorzio in particolare per l'adesione di numerose Sezioni del Club Alpino Italiano. Anche questa volta mancò totalmente il contributo degli albergatori, che pure potrebbero ritrarre vantaggi pecuniari non piccoli dal creare intorno ai loro esercizi l'ambiente più adatto per lo sfruttamento dei rispettivi dintorni. Questa renitenza degli albergatori non è che una delle tante manifestazioni di quelle inferiorità di iniziative nelle quali si svolge la loro industria della montagna italiana in confronto di quanto accade in Savoia, Svizzera, e oltre il confine del Regno verso l'Austria.

La Giuria nel chiudere la propria relazione fece voti affinchè venisse riaperto il concorso anche pel corrente anno, e la Direzione Generale del Touring accogliendo tale desiderio, ha messo a disposizione del Consorzio i fondi necessari alla nuova gara, della quale venne già compilato e distribuito il programma.

Riteniamo intanto opportuno, affinchè l'esempio venga seguito, di rendere noto come si vada manifestando la tendenza alle segnalazioni per gruppi, come sono quelle p. e. che verranno eseguite dalla Società Alpinisti Monzesi, dalla Società Alpe, dal Sig. Carlo Manzi, ecc. ecc.

Il primo gruppo è il seguente:

1. — Lecco-Capanna Stoppani-Passo del Fò-Capanna Alpinisti Monzesi.
2. — Calolzio-Carenno-Pertus-Passata- Capanna Alpinisti Monzesi.
3. — Villa d'Almé-Valcava-Pertus-Passata-Capanna Alpinisti Monzesi.
4. — Brumano-Passata-Capanna Alpinisti Monzesi.
5. — Ballabio-Valle-Boazzi-Morterone-Resegone.
6. — Resegone-Capanna Stoppani.
7. — Passata-vetta Resegone.

NUOVE NOMINE.

Consoli civili.

Alserio	Consonni Ernesto Erba.
Antivari (Montenegro)	De Benedetti dott. Ernesto.
Bagnoli di sopra	Salvagnini cav. Giordano.
Bedizzole	Zanchi Tiziano.
Belvedere Marittimo	Servidio Leo cav. Francesco.
Carmagnola	Zuliani cav. uff. rag. Augusto, segretario capo del Municipio.
Catanzaro	Czarino rag. Bruto, Pubblicista.
Cembra	Avv. dott. Alfonso Pasolli
Cerzeto	Ercole Majerà.
Cesena	Geom. Natale Miani.
Cittadella	Aldighieri Riccardo.
Cogollo	Luigi Peggion.
Denver (Colorado)	Carlo Alberto Grosso.
Desenzano sul Lago	Avv. Pierino Papa.
Fucecchio	Rag. Emilio Leoni.
Genova	Grossi avv. Emidio, corso Firenze, 14.
Grignasco	Sereni Giuseppe.
Leonforte	Li Destri cav. avv. Mauro.
Lignana	Pretti Giuseppe.
Londra (Camera di Commercio)	Sambucetti dott. Tullio.
Macerata	Benignetti Roberto.
Marsciano	Cruciani dott. Alceste.
Mesagne	De Maria Umberto.
Messina	Magaudda avv. Giuseppe, Piazza Cavallotti (via Palermo).
Messina	Chenéval ing. Giuseppe.
Modena	Mario Borsari.
Monte S. Giuliano	Giuseppe Fontana.
Montecchio maggiore	Zatta Luigi.
Montefalcone Valfort.	Petrilli sac. Antonio.
Monticchio	Buccico cav. Rocco.
Mormanno	La Greca prof. Alessandro.
Nocera Umbra	Reineri Vincenzo.
Olcenengo	Zancardi geom. Giuseppe.
Pallanza	Vogini Pietro.
Petrisoli	Cordella conte Giuseppe.
Ponte di Nossa	Romelli dott. Luigi.
S. Daniele del Friuli	Dott. Vincenzo De Rosa.

In vendita solamente presso i Negozianti di apparecchi fotografici e accessori.

SATRAP

Carte fotografiche e sviluppatore

Chemische Fabrik auf Aktien (vorm. E. Schering)

Sezione Fotografica ▣ Charlottenburg, Tegeler Weg 28-33

Settimo Torinese .. Chiarle ing. Carlo.
Sondrio ..... Domenici avv. Fabio.
Sorrento ..... Rag. Antonino Ach. Sterio.
Spezia ..... Tosini geom. Mario (tralasciato dall'*Annuario* per errore.
Spezzano Albanese. Longo Avv. Luigi.
Tolve ..... Ricciuti dott. Antonio
Torchiara ..... Giliberti Liborio.
Tortona ..... Angeleri Enzo.
Trivento ..... Garambois Enrico Martin.
Vigevano ..... Davanzo Rag. geom. Arturo.
Villafranca Lunig... Baracchini Enea.
Volpeglino ..... Bigiorno Enrico.

Consoli militari.

Capua ..... De Cosa col. comm. C., 12. Regg. Artigl. Campagna
Firenze (Reali Carabinieri) ..... Biamonti cap. Achille.
Firenze (3. Regg. Genio Telegrafisti) ... Faronato Bernardo.
Genova ..... Signorini cap. cav. Tito, Direzione del Genio Militare.
Roma (Guardie del Re) Scribani Rossi di Cerreta conte ten. Alberto.

Legali.

Bassano ..... Avv. Cavalli Arturo.
Forlì ..... Avv. Bassetto Piero, via Rejnoli, 45.
S. Marco in Lamis... Avv. Giuliani Lonardo.
Siena ..... Avv. Marrè Carlo.
Torino ..... Avv. Cavallotto Oreste.

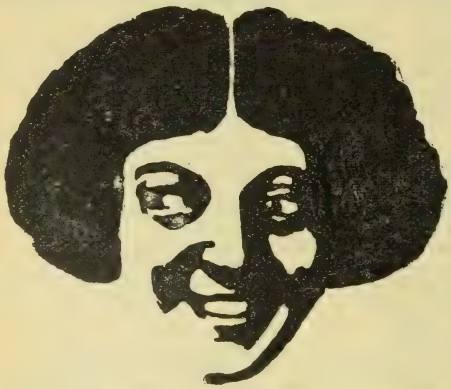
Medici.

Arenzano ..... Dott. Scarsi Giuseppe.
Bari ..... Dott. Sbisà Clemente, via Melo, 121.
Camin ..... Dott. Camurro Vincenzo Luigi
Castelfrentano .... Dott. Cavacini Francesco
Fara Novarese ..... Dott. Morandi Giovanni.
Ferrara ..... Dott. Pistocchi Giovanni, via Giovecca, 124.
Foggia ..... Dott. Cioffi Francesco, Case Ferroviarie.
Fusignano ..... Dott. Allegri Antonio, via Umberto I, 1.
Lecco ..... Dott. Colombo Alessandro.
Marsciano ..... Dott. Bolli Adolfo.
Perledo ..... Dott. Scalfi Umberto.
Riolo ..... Dott. Francesco Conti.
S. Arcangelo di Pot. Dott. Centola Francesco, via Piazza, 23.
Scontrone ..... Dott. Jannone Gennaro.
Terranova de' Sibari Dott. Cassetti Gennaro.
Venosa ..... Dott. cav. Intaglietta Michele.
Villalatina ..... Dott. Lecce G. Luigi.

DIMISSIONARI.

Consoli civili.

Bellinzona ..... Magg. Guido Prada.
Città della Pieve.. Avv. Perogio Ildebrando.
Cembra ..... Dott. Cetto Germano.
Chiaravalle ..... Santarlasci Francesco.
Fabriano ..... Serafini march dott. Nicola.
Fara Vicentino .... Testolin Angelo.
Firenze ..... Pizzini ten. col. Giulio.
Manaos (Brasile) .. Morelli Donato.
Nettuno ..... Ruggiero Antonino.
Pallanza ..... Alewyn Emilio Guglielmo.
Querceto ..... Tonini Giuseppe.
S. Maria della Verza Faravelli Agostino.
Sciaffusa (Svizzera) Krebs Gycax.
Yokohama (Giapp.) Bertazzoli Giuseppe.
Zara (Dalmazia) .. Dott. Italo Bosich. G.



L'avete visto?

il nuovissimo Catalogo illustrato di articoli diversi quali:

LAWN-TENNIS, FOOT-BALL, PATTINI A ROTELLE, LETTI E MOBILI PIEGHEVOLI DA CAMPO, TACCHI DI GOMMA, CESTE GIAPPONESI, ROULETTES, BIGLIARDINI „CARAMBOLAGE" ECC.

di A. RAIMONDI
S. Vicenzino, 4
MILANO

Telefono 95-90 — provvisorio.

Auto-Garage Centrale

MILANO

Vicolo S. Carlo, N. 3 (Via Monforte)

APERTO TUTTA LA NOTTE

OFFICINA
COSTRUZIONI - RIPARAZIONI
CARICA ACCUMULATORI

Forniture complete

Deposito e rifornimenti benzina con impianto di sicurezza brevettato - Misuratore automatico
Assoluta garanzia.

Telegrammi: Autocentral - Milano

Le Lastre **SCHLEUSSNER**
le più raccomandabili per paesaggi e lo sport
Listino a richiesta.
Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.

Consoli militari.

Mantova ..... Franco conte Alberto, 18. Regg. Cavall. di Piacenza.
Roma ..... Signorini cap. cav. Tito, Brigata Aerostieri.
Torino ..... Adami Cesare cap. 92. Reggimento Fanteria.
Verona ..... Manenti ten. Luigi, 1. Rergimento Fanteria.

Legali.

Città di Castello .. Avv. Bruni Francesco.

CARTELLI INDICATORI

Nuove Sottoscrizioni.

Sottoscrizione precedente	L.	73 350,75
Municipio di Recoaro	»	60 —
Giacomo Fossati - Biella	»	177 —
Luigi Berardi - Torino	»	25 —
Carlo Mira - Milano	»	30 —
Deputazione Provinciale di Bologna.	»	50 —
Municipio di Annone	»	20 —
Alfonso Waiz-Roncegno	»	10 —
Municipio di Guiglia	»	15 —
Società Tramvia Elettrica - Mestre .	»	20 —
Alessandro Lomi - Livorno	»	35 —
Municipio di Vicenza	»	60 —
Comm. Dario Centurini - Dongo ...	»	35 —
Totale...	L.	73 897,75

Cartelli sottoscritti al 31 Luglio 1910 : N. 5367.

Nuovi uffici succursali del T. C. I.

In considerazione degli accresciuti bisogni dell'Associazione, e in relazione alle esigenze turistiche di alcune località, vennero aperti ultimamente i seguenti nuovi Uffici succursali:

ASMARA — *Ufficio Consolare*, presso il Console signor Turi Tullio.
LIPARI — (Arcipelago Toscano) *Touring Office*, presso il Banco De Pasquale.
PAVIA — *Touring Office*, presso l'agenzia F. Pizzocaro e S. Vecchio, corso Vittorio Emanuele, 122.
SIENA — *Touring Office*, presso il Banco Crocini, via Cavour, 12 (anzichè Touring Office Gondrand, via S. Silvestro, 91, come venne erroneamente stampato nell'*Annuario Generale* 1910, che è l'indirizzo del'Ufficio succursale di Roma).
UDINE — *Touring Office*, presso la Società tra commercianti, esercenti e industriali.
VARESE — *Touring Office*, portici di corso Roma, presso il giornale "*La Cronaca Prealpina*,,.

PER TUTTI I SOCI

Raccomandazioni e Norme.

I. — **Scrivendo all'Amministrazione** *adoperare tanti fogli* quanti sono gli argomenti da trattare. Alla firma, che dev'essere leggibile, aggiungere sempre il numero di tessera onde evitare casi di omonimia.

Raccomandare sempre la corrispondenza contenente valori. Nell'invio di denari dare la preferenza alle cartoline-vaglia.

Prima di acquistare una bicicletta, assicuratevi che essa sia di una marca tale da garantire le vostre giuste aspettative.

Voi potrete trovare i requisiti di eleganza, solidità e lunga durata in una

Bicicletta

TRIUMPH

la migliore macchina che l'industria ciclistica inglese ha saputo ideare.

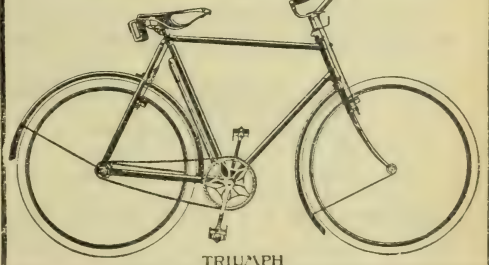
Nessun'altra marca può darvi le soddisfazioni della nostra, poichè nessuna Casa è in grado di fabbricare coi nostri sistemi e nelle stesse nostre speciali condizioni.

I particolari e dettagli sono elencati nel nostro Catalogo che si spedisce gratis e franco dalla

The Triumph Cycle Co. Ltd. Coventry (England)

o dai nostri rispettivi agenti.

MILANO - Palmiro Zignone succ. Attilio Beretta, Corso Porta Romana, 65.
ANCONA - A. Marchetti & Co., Via XX Settembre.
AREZZO - Auto Garage Perugia.
BERGAMO - Paolo Brignoli, Via Paleocapa, 1.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco, 41.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Via Goito, 5-7.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
GENOVA - A. Pelucco, Via Colombo, 6 rosso.
LIVORNO - G. Gambini, Via Aurelio Saffi, 1.
LODI - Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Corso C. Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Emanuele.
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage Perugia, Piazza Vitt. Emanuele
PESCARA - D'Aurelio Melfino, Corso Manthonè, 100
RAVENNA - A. Zuffetato, Via Mazzini, 5.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.
TREVIGLIO - M. Setti - Velocipedi.



Non si accettano in pagamento valori che non siano pagabili sulla piazza di Milano, e marche da bollo e francobolli che non siano quelli internazionali.

II. — **Reclami delle pubblicazioni periodiche.** L'Amministrazione del Touring non si ritiene responsabile di smarrimenti, disguidi o deterioramenti che fossero imputabili al servizio postale. Perciò è bene *raccomandare* le pubblicazioni inviando alla sede la tenue somma di L. 1 all'anno (L. 2 all'estero). Dalla raccomandazione è esclusa la *Rivista*, la quale non può venire spedita che in semplice conto corrente.

I reclami dovranno essere fatti al più presto possibile, in caso contrario non se ne potrebbe tener più nessun calcolo.

III. — **Cambiando domicilio,** ritornare, corretta la fascetta a stampa colla quale si spediscono le pubblicazioni periodiche. Ove nel frattempo fosse in corso una spedizione occorrerà darne avviso al precedente indirizzo oppure attendere che siano effettuati i ritorni.

Limitare possibilmente i frequenti cambi d'indirizzo i quali, mentre provocano un dispendio di lavoro e di denaro non indifferente, sono causa talvolta di smarrimenti e disguidi delle pubblicazioni periodiche.

IV. — **La Rivista** spetta al socio dal mese d'inscrizione in avanti.

Per invio dei duplicati della *Rivista* è stabilito il prezzo di L. 0,40 per ogni fascicolo.

Ogni fascicolo contiene le comunicazioni ufficiali dell'Amministrazione e schiarimenti intorno alle iniziative alle nuove pubblicazioni e minuterie del T. C. I.

V. — **Le ordinazioni** hanno corso soltanto se accompagnate del relativo importo aumentato delle spese d'invio. Possono avvenire anche in assegno. L'Amministrazione risponde delle sole spedizioni raccomandate.

VI. — **Per la vidimazione della tessera** occorre che questa sia munita di tutte le indicazioni che riguardano l'identità personale (e quella della macchina quando la tessera deve servire per le dogane) della firma autentica e della fotografia del titolare.

Soci quinquennali.

Albisetti Amatore, Damasco — Alemani dott. Francesco, Milano — Baciocco G. B., Pavia — Benatti Egidio, Guastalla — Benvegnù Pasini A. Luigi, Piove di Sacco — Bietti Edoardo, Milano — Borgonovo Luigi — Borromeo avv. Gerolamo, — Bozzini rag. Giuseppe, Torino — Bozzo Giov. Antonio, Vanzone d'Ossola — Capitò ing. Giuseppe, Palermo — Carrer cav. dott. Gaetano, Vicenza — Chiostri Giuseppe, Roma — Comi rag. Giovanni, Iglesias — De Jongh ing. Marcel, Roma — Favitta cav. avv. Salvatore, Caltagirone — Ferrari Domenico, Milano — Ferreri march. Bartolo, Comiso — Geyer Cesare, Tavernola — Ghezzi Giuseppe, Milano — Marchetti Giuseppe, Padova — Marinelli De Marco Annibale, Roma — Mella Giocondo, Cadenabbia — Municipio, Finale Emilia — Pavia ing. Giovanni, Milano — Perolo Attilio, Genova — Poma rag. Agostino, Milano — Quaglia ing. Severino, Sanremo — Rozzi Giuseppe, Campli — Rusconi Antonio, Breno — Scotti Cesare, Cantù — Sponza Carlo, Pesaro.

Soci benemeriti.

Casalis Francesco, Torino — Cavallazzi Pasquale, Oleggio Castello — De Leva Avitabile Carmelo, Modica — Di Rienzo Giuseppe, S. Pietro Avellana — Giacomini Giovanni, Udine — Perogio avv. Ildebrando, Città della Pieve — Salsi Luigi, Napoli — Serati Angelo, Corbetta.

TOTALE N. 1693.

Dr G. LANGBEIN & Co. MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)

Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la

Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura

MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.

Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

Football Articoli per Sport **Pattini** **F.lli BRIGATTI** Corso Venezia, N. 33 — MILANO — **Tennis**

Rappresentanti Cicli "MAINO,, e "ADLER,,

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Società Anonima — Capitale L. 105.000.000 interamente versato

Fondo di riserva ordinario L. 21.000.000 — Fondo di riserva straordinario L. 14.000.000

Sede Centrale: MILANO ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO-ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA LIVORNO - LUCCA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA ROMA - SALUZZO - SAVONA - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA

Rappresentanze a TUNISI, presso Banque Commerciale Tunisienne

BRASILE, presso Banco Commerciale Italo-Brasiliano

Elenco dei Candidati

a Soci del T.C.I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Luglio 1910

SOCI VITALIZI (*)

BELASCOAIN, Canal dott. Generoso — CABIATE, Padulli conte Luigi — CAIRO, Manusardi Angelo — CALTANISSETTA, Deputazione Provinciale — CIVITANOVA, Tebaldi Giacinto — GENOVA, Lowy Ignazio — GUAYAQUIL, Dalla Chiesa Nino — LECCO, Società Alpina Operaia « A. Stoppani » — MILANO, Castiglione Carlo; Contini Diego; Ditta G. Ricordi e C.; Rivolta Pompeo; Vaccari Ugo — MONTEBELLUNA, Bertolini Pietro — MONTEVIDEO, Pastori Giovanni — RIO DE JANEIRO, Ferrini Duilio — ROMA, Rendina Silvio; Tabanelli cav. Odoardo — SALUZZO, Municipio — SUNA, Bartolini Ferdinando — TORINO, Betta Giacinto; Di Cigala conte Enrico — Lambert ing. Carlo — VICENZA, Tecchio Antonio.

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Garberoglio Carlo, Scaglia Carlo.
Asti. — Fornaca Giovanni, Gianoglia not. Giuseppe, Sonaglia Giuseppe, Taricco Giulio.
Casale Monferrato. — Caucino Luigi.
Cerendero. — Tambutto Giovanni.
Isola d'Asti. — Calderoni Carlo.
Murisengo. — Boario Massimo.
Novi Ligure. — Capelli Pietro, Como Carlo, Rivaro Antonio, Tavella Carlo Ernesto.
Ottiglio. — Ghibaudi Federico.
Tortona. — Angeleri Enzo, Revelli Italo, Simonetta Feliciano.
Villafranca d'Asti. — Cavallo Giovanni.
Volpedo. — Leoncini Pasquale.
Volpeglino. — Balduzzi Giuseppe, Balduzzi Pietro.

ANCONA. — Rossi Rotilio.
Castelplanio. — Crescentini ing. Gaetano.
Jesi. — Berti Augusto, Pichi geom. Elio.
Osimo. — Fanesi geom. Agostino.

AQUILA. — *Canistro.* — D'Andrea dott. Nazzareno.
Castel del Monte. — Giuliani Cesidio, Pelini Nicola, Petronio don Roberto, Sulli Enrico, Sulli Giulio.
Scontrone. — Jannone dott. Gennaro.

AREZZO. — Paolini Anselmo, Rossi Beniamino.
Stia. — D'Antzenberg Josef, Falsini Giuseppe.

ASCOLI. — *Amandola.* — Belli Ennio.
Fermo. — Mancini Luigi.

AVELLINO. — *Baiano.* — Masi dott. Agostino.

BARI. — *Barletta.* — De Bitonto Virgilio Giuseppe.
Bisceglie. — Serpieri Carlo.
Corato. — Tarantini Filippo.
Polignano a Mare. — Modugno Modesto.

BELLUNO. — Casal dott. Pietro.
Feltre. — Bortolon Annibale.
Lentiai. — Società Ciclistica « Edelweis ».
Limana. — Colussi Natale.
Pieve di Cadore. — Giacobbi Ilario.
Tai di Cadore. — Baratta cap. Giuseppe.

BENEVENTO. *Montefalcone Valfortore.* — Petrilli don Antonio.

BERGAMO. — Belloni Giovanni, Lucchi dott. Pio.
Bracca. — Albergo Fonte Bracca.
Grumello del Monte. — Alberghi d'Italia, Pagani Angelo, Seneghetti Giovanni.
Ponte di Nossa. — Cadeo dott. Faustino, Morando ing. Federico, Pinetti Emilio, Zenoni Emanuele.
S. Pellegrino. — Gherardi Angelo, Ristorante S. Pellegrimo Kulm.
Sovere. — Zitti Luigi.
Valnegra. — Calegari Guido.
Vertova. — Marchesi Luigi.

BOLOGNA. — Anconetti Carlo, Balatroni ing. Francesco, Lollini Mario, Neri geom. Luigi, Odorisio Vincenzo, Piersanti Alberto, Ronzani Renato, Scarani Dante.
Castelfranco Emilia. — Malaguti geom. Luigi.
Imola. — Gaiba Alfredo.
Varignano Emilia. — Costa Dino.
Zola Predosa. — Guazzaloca Umberto, Zanetti Emilio.

BRESCIA. — Natale Giovanni, Zanzottera avv. Giuseppe.
Breno. — Rusconi Antonio.
Cedegolo. — Panzanini Evaristo.
Cellatica. — Circolo Sociale.
Cogno. — Casarotti Mario.
Cogozzo. — Barisone Francesco.
Edolo. — Unione sportiva Edolo - Municipio.
Gussago. — Crescini Pietro.
Iseo. — Binetti Clemente.
Palazzolo sull' Oglio. — Bissolotti can. Tomaso, Schivardi Antonio.
Provaglio d'Iseo. — Guidetti Alcibiade.

CAGLIARI. — Cignoni Ersilio.

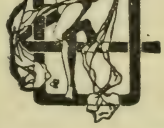
CALTANISSETTA. — *Mussomeli* — Mariotti Vincenzo.
Piazza Armerina. — Costanza ten. Vincenzo.

CAMPOBASSO. — *Carovilli.* — Milanese Pasquale.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE


Premiato Stabilimento Artistico
UNIONE ZINCOGRAFI
Via Spontini, 5 - MILANO
Telefoni 71-08 e 21-81
FORNITORI DEL T.C.I., DELLO STATO E DELLE PRIMARIE CASE EDITRICI
RAPPRESENTANZE: TORINO - GENOVA - FIRENZE MODENA - COSTANTINOPOLI

CASERTA. — Gadola dott. Arturo, Lanza ten. Adriano, Vaccaro prof. Ciro.
Alvignano. — Bovenzi Giuseppe, Tommaselli Giustino.
Alvito. — Masetti Nicola.
Arpino. — Rea Claudio.
Falciano. — Catalano cav. cap. Giuseppe, Cotronei Ettore, Grasso Francesco, Mey Fernando, Paglionica cav. ten. col. Luigi.
Formia. — Schiavetto Cosmo.
Gaeta. — Pisopia ten. Gioacchino.
Riardo. — De Nuccio dott. Erasmo.
Villalatina. — Lecce dott. G. Luigi.
CATANIA. — Barbato Angelo, Calderoni Michele, Federazione Agraria dei Consorzi Agrari Ufficio Regionale, Foggini magg. Guido, Saya rag. Armando.
Caltagirone. — Agalbato Michele, Angelico rag. Giovanni, Azzolina Carmelo. Barletta avv. Gesualdo, Casino di Compagnia, Fagioli ten. Fortunato, Favitta cav. avv. Salvatore, Milazzo comm. Mario, Pellegrini Giuseppe, Reale dott. Rosario.
Vizzini. — Violetta Giacinto.
CATANZARO. — Accattatis cav. avv. Vincenzo, Fazzari Moltke, Galante ing. Raffaele, Jannelli Melchiorre, Milelli nob. Armando, Panella ing. Matteo.
Cotrone. — Bagarotti don Pietro.
Nicastro. — Niccoli Alfonso.
Torre di Ruggiero. — Talotta dott. Domenico.
CHIETI. — *Castelfrentano.* — Crognale Stefano.
Paglieta. — Harding Tomaso.
COMO. — Cavalli Vezio, Gaburri Lattanzio, Galli Giuseppe, Marelli Ambrogio.
Alserio. — Ferrario Diego, Pozzi Ettore.
Biumo Superiore. — Redaelli Carletto.
Cadenabbia. — Mella Giocondo.
Campione. — Grandini Giuseppe.
Cantù. — Scotti Cesare.
Cernobbio. — Bernasconi ing. cav. Davide, Carnaghi Giuseppe.
Cocquio. — Mezzera don Gaudenzio.
Erba. — Bassi Fermo.
Fino Mornasco. — Bianchi Clemente, Pozzi Primo.
Germignaga. — Municipio.
Griante. — Toscani Mario.
Lecco. — Vanoni Arturo.
Maccagno Inferiore. — Grassi Florindo.
Maccio. — Bianchi Giovanni.
Malnate. — Perego Ugo.
Minoprio. — Valli Giacinto.
Nobile. — Cerri Enrico.
Ossuccio. — Bianchi Piero, Ciapessoni Carlo.
Perledo. — Scalfi dott. Umberto.
Sant'Ambrogio Olona. — GRIGNOLA ANTONIETTA.
Tonzanico Rongio. — Faggi Giovanni.
Tradate. — Tramezzani Giacomo.
Tremezzo. — Fiorani dott. Luigi.
Varese. — Ribolzi Paolo.
COSENZA. — Leo Francesco.
Castrovillari. — D'Atri Ulisse.
Cerzeto. — Mayerà Ercole.
Fuscaldo. — Nesi dott. Ruggiero.
S. Fili. — Becchetti ing. Filippo.
Scalea. — Armentano Amedeo.
CREMONA. — Abati Antonio, Bazzani Ettore, Carotti Attilio, Chiapusso geom. Ambrogio, Guarneri Edoardo, Manara Giovanni, Soldi Giovanni.
Cingia de' Botti. — Mancini Mario.
Crema. — Campostella Luigi, Magri Sandro, Premoli conte Tonino.
CUNEO. — Bruno rag. Bartolomeo, Rabino Mario.
Bra. — Craveri Ernesto, Pirri Mario.
Demonte. — Armitano Luigi.
Dronero. — Vallauri dott. Bartolomeo.
S. Anna Valdieri. — Brunetto don Donato.
Verzuolo. — Fissore Giulio.
FERRARA. — Ainz Pietro, Bignami Enrico, Sollai dott. Giuseppe.
Argenta. — Marianti dott. Pietro.
Bondeno. — Grandi Nando, Tomasi Amedeo.
Cento. — Busi Felice.
Ro. — Errani Pompeo.
Voghiera. — Benetti Armando.
FIRENZE. — BEST ANNA G. M., Dal Pozzo Sebastiano di Castellino e S. Vincenzo, Faini Guido, Frilli Gino, Haweis Stefano, Lenzi Secondo, Matteucci dott. Eugenio, Nannicini Enrico, Pasquini Dante, Sacchi Raffaello, Seroni Marino, Società Rossi e Picchiani, Torrigiani Alberto, Zanni Pietro.
Gello. — Vetturi Pietro.
Pistoia. — Saviozzi rag. Pietro.
Rignano sull'Arno. — PADOA baronessa CORINNA.
S. Miniato. — Franchi Alberto.
Sesto Fiorentino. — Sighieri Ugo.
FOGGIA. — *Lucera.* — Gigante avv. Luigi.
Torremaggiore. — Marino dott. Federico.
FORLI'. — Fabbri Guido.
Cesena. — Raimondi ing. Luigi.
Sogliano al Rubicone. — Docci geom. Giov., Raggi geom. Aristide.
GENOVA. — Accame Emanuele, Bancalari Bartolo, Bianchi Francesco, Bini Guido, Bressan Egisto, Bussolino Giuseppe, Capurro ten. gen. G. B., Capurro prof. dott. Mariano, De Thierry Iohn Laurence, Hofer dott. Cuno, Locker Giovanni, Lowy rag. Tullio, Lugaro avv. Eugenio, MUSSO GALIMBERTI BIANCA, Odarda Ernesto, Pollak cav. Emilio, Raggio Agostino, Rosi Don Giulio, Sacco Luigi Arnaldo, SANGUINETI ORIGONI TERESITA, Savelli prof. Rodolfo, Sbertoli Guglielmo, Sertorio Gian Carlo, Sivelli Egisto, Società Italiana di nuoto Rari Nantes, Tolotti Valerio, Villa Lorenzo, Zenoglio Giovanni.
Bogliasco. — Chiappella Giovanni, Compiano Silvio, Drago Silvio, Gazzolo Emanuele, Orengo Armando, Sessarego Luigi.
Camogli. — Casabona Bartolomeo.
Ceriale. — Bottero Bartolomeo.
Chiavari. — Lanata Giuseppe.
Pontedecimo. — Ghelfi Attilio.
Pra. — Frandi Luigi.
Quarto al Mare. — Copello Enrico Carlo, Specht Giorgio.
Quinto al Mare. — Giovannoni ing. Ernesto.
Rapallo. — Canessa Agostino.
S. Fruttuoso. — Fratoni Enrico.
Sampierdarena. — Perroni Davide.
Savona. — Ferro Carlo, Sardi avv. Carlo.
Spezia. — Ferrari Alfredo, Patroni Ruggero, Società Idroelettrica Ligure, Tartarini rag. Rinaldo.
Vado. — Gondet ing. Hugo.
Voltri. — Società Ciclistica Rapidus.

Premiata Ditta **F.lli ZANINETTI** **MILANO**
Viale Volta, 11 - Telefono 9-74
Casa fondata nel 1848

Grande officina per lavori di ogni metallo in lastra. - Fornitori dello Stato. ***Esclusivi assuntori dei lavori di restauro della tettoia Stazione Centrale di Milano.*** Decorazioni in zinco stampato per fabbricati. Tubi pluviali, canali, coperture di campanili, cappelle mortuarie, cupole, specole, verande, tettoie, ecc., in lamiera zincatapiana, ondulata ed a squame; zinco, piombo, rame ed altri metalli. Tubazioni per fumisteria, ventilatori, aspiratori e pozzi artesiani. — Preventivi a richiesta.

Specialità coperture banchi per Bar e forniture inerenti.

Gazogeni acetilene brevettati. - Carburo di calcio. - ***Scaldabagno automatico brevettato "VULCANO,,*** funzionante a pressione d'acqua e scevro da qualsiasi pericolo d'esplosione.

Cavalletto estensibile brevettato in tutto il mondo, completamente in ferro, ordigno indispensabile a tutti gli imprenditori di costruzioni edilizie, pittori, decoratori, tappezzieri, gasisti, elettricisti.

Rilevatari dei rinomati magazzini già PIETRO ALLOGGI, per la vendita di cristallerie, vetrerie, ottonami e forniture complete per gasisti, elettricisti. Fornitori delle primarie officine del gas d'Italia.

GIRGENTI. — *Siculiana.* — Agnello Spoto bar. Nicolò, Agnello Spoto Stefano.

GROSSETO. — *Arcidosso.* — Biagioli Assunto.
Massa Marittima. — Moris Giuseppe Leone.
Orbetello. — Cancelliere rag. Luigi.

LIVORNO. — CRUCIANI NANNINA, Gallinari cav. Egidio, Lamotte nob. Carlo Nannipieri Piero, Panaiotti Maurico, Racah avv. cav. uff. Mario.

LUCCA. — *Bagni di Lucca.* — Martinelli Arrigo.
Bagni Montecatini. — Pieri Oreste.
Barga. — Nardini Luigi.
Viareggio. — Ricci Gastone.

MACERATA. — Moschini Antinori avv. Mario.
Camerino. — Salucci dott. prof. Augusto.
Pausula. — Firmani Manlio.

MANTOVA. — Carretti cap. Bassano, Delaini Roberto.
Ostiglia. — Olivani Giuseppe.
Roncoferraro. — Gazzoli Ezzelino.

MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Fabbricotti Ferdinando, Favini rag. Gildo, Fiaschi avv. Vico, Raggi arch. Luigi.

MILANO. — Alemani dott. Francesco, Alfieri Antonio, Allievi Eugenio, Andreoni Enrico, Andreuzzi Pietro, Arnoldi Enrico, Ascoli prof. dott. Alberto, Baj Enzo, Bajoni Giuseppe, Bernardi Giovanni, Bianchi Mario, Bianchi Primo, Biraghi Giuseppe, Bogeholz Teodoro, Borromeo avv. Gerolamo, Bozzi Paolo, Brunelli ing. Luigi Mario, Caccia Guido, Caimi Giuseppe, Cairoli Beniamino, Carocci rag. Ezio, Cassano Paolo, Castoldi Angelo, Cerati Pompeo, Clerici nob. Gian-Piero, Clerici nob. Luigi, Colombo Adriano, Comboni dott. Emilio, Corradini Carlo, Corti Piero, Coscia Guido, Della Volta Mario, De Magistris Emilio, De Micheli Pietro, Diani Luigi, Fanoli dott. Gino, Ferraioli Filippo, Filippini magg. Ettore, Frontori Pietro, Fuzzi Guglielmo, Gallo Luigi, GALLONE ERMINIA, Gaumer Alberto, Gillmeister Franz, GIOVESI ELISA, Girola Romolo, Goltara Edoardo Alessandro, Guieù Raoul, Huber Jmmi, Introini Carlo, Lattuada rag. Rinaldo, Lavezzari Guido, Legnazzi Piero, Leoni Luigi, Leoni Pietro, Libretti Antonio, Lualdi Mario, Maffei Mario, Magnani Luigi, Manara Emilio, Menni Vittorio, Miraglies Luigi, Molteni Federico, Morari Tullio, Morbio Guerrino, Mosca Giovanni, Nidasio Giovanni, Pagani Carlo, Palanti Giuseppe, PANZUTI BAUER contessa SELENE, Pavia ing. Giovanni, Pellegrini Francesco, Pensa Giulio, Pezzoni Virginio, Pirelli Giovanni, Pizzocaro ten. Enrico Mario, Pogliani Eugenio, Pontiggia Mario, Poysel Guido, Rampino Francesco, Ricci Guido, Ruggeri Giovanni, SACCHI CARLA, Scarazzini Domenico, Schiavo Teodosio, Schleider ing. Lodovico, Servadei Antonio, Signorini Francesco, Tanara Gaetano, Tomasini Dario, Tongiorgi Aleardo, Umerini Umberto, Varisco Alfredo, VARISCO GIUSEPPINA, VARISCO LINA, Zanobio Gaetano, Zerboni Carlo, Zerboni Emilio.
Afjori. — Rotaris Romano.
Arsago. — De Maria Paolo, Unione Sportiva Arsaghese.
Busto Arsizio. — Bellotti Enrico, Cavaiani Luigi, Della Torre Roberto, Ferrario Ernesto, Lualdi Francesco, Tosi Francesco.
Codogno. — Bonvini Carlo.
Corsico. — Campiglio Antonio, Pastori Domenico.
Cusano sul Seveso. — Ghezzi Ettore,
Ferno. — Sezione Sport Unione Progressista.
Gallarate. — Lana Giovanni, Scala Giuseppe.
Gorgonzola. — Penati Alfredo.
Greco Milanese. — Russitano Roberto.
Legnano. — Borsani Luigi, Colombo Alfonso.
Monza. — Calderini Giuseppe, Galbiati Ermanno, Mina Alfredo, Noseda Giuseppe, Riboldi Enrico, Gallo Luigi Sisto, Mennig Samuele.
Seregno. — Gini Alberto.
Sesto Calende. — Gottardi Augusto.
Somma Lombardo. — Longone Antonio.
Trezzo d'Adda. — Rottoli Ferdinando.
Uboldo. — Moretti don Oreste.
Zorlesco. — Ghilardi Battista.

MODENA. — Grosoli Dante, Magiera avv. Gino.
Carpi. — Vaccari Roberto.
Finale Emilia. — Municipio, Ramondini nob. Giuseppe.
Formigine. — Pedrazzi Pietro.
Mirandola. — Galli Tonino.
Sassuolo. — Giorgi di Vistarino conte Ippolito.

NAPOLI. — Assumma dott. prof. Ignazio, Capriati dott. Vito, Casilli avv. Giovanni, Cattaneo Riccardo, Cigliano dott. Archimede, Cimmino cav. prof. dott. Raffaele, D'Addosio cav. avv. Carlo, D'Anna Mario, Della Corte dott. prof. Lorenzo, De Luca Gennaro, De Luca Vincenzo, Felchlin Joseph, Fittipaldi Nicola, Formisano Francesco, Gayotti cav. Luigi, Grandi Franzo, Granucci avv. Michele, Guerriero avv. Luigi, Guerriero Raffaele, Iroso avv. Antonio, Maione avv. Nicola, Martini Alberto, Naspri Antonio, Pellecchia Carmine, Rocco Angelo, Romano Gustavo, Scudieri Michele, Vital Gastone.
Pozzuoli. — Scotto d'Aniello Ciro.
Resina. — Cacciatoli comm. avv. Andrea.

NOVARA. — Marucco don Vincenzo, Stansfield Emilio.
Baveno. — Rocchetti Guido.
Biandrate. — Perinotti don Giuseppe.
Biella. — Magnino Pietro, Revetti Benedetto, Serralunga Pierino.
Casanova Elvo. — Pisani don Giuseppe.
Crodo. — Mignolli Guglielmo.
Macugnaga. — Falciola Attilio, LAMPUGNANI MARIA, Magonio Luigi, Mandelli Ernesto, Piccioni Giuseppe.
Olcenengo. — Perazzo Giuseppe.
Pallanza. — Rolandi Ettore.
Ponderano. — Borio e don Giuseppe.
Rosazza. — Bondiboni Antonio.
Serravalle Sesia. — Lamine Rodolfo, Masoni Alfonso.
Suna. — Andreini Luigi.
Valle Mosso. — Garlanda Edoardo.
Vanzone d'Ossola. — Bozzo Giov. Antonio.

PADOVA. — Andreosi Carlo, Masini Odoardo Plinio, Trieste ing. Roberto.
Campo S. Martino. — Breda Luigi.
Tribano. — Trivellato Gino.

PALERMO. — Capitò ing. Giuseppe, De Pace Cloos Luigi, Gambaro Giacomo, RUBBI ANNA, Sagone prof. Giovanni.
Cefalù. — Messa ten. Giovanni.

PARMA. — Azzi Antonio, Ghi-

LIQUIDAZIONE

Biciclette RALEIGH originali vendonsi:

Modello di lusso con carter	L.	**230**
" da viaggio	"	**200**
" da corsa e mezza corsa .	"	**190**
" per signora	"	**200**

..PREZZI NETTI PER CONTANTI..

Rivolgersi: ERBA, Paolo Sarpi, 9, - MILANO

Ing. L. TROUBETZKOY & C.

MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO

FARI - FANALI

GENERATORI

Brevettati TROUBETZKOY

SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.

CHIEDERE CATALOGHI

retti Francesco, Ghizzoni Felice, Tedoldi Aliprando.
Noceto. — Bevitori Giuseppe.

PAVIA. — Fagnani avv. Gerolamo. Falchi prof. Francesco.
Castana. — Gatti rag. Piero.
Corteolona. — Coppaloni Emilio.
Magherno. — Pecci Achille.
Montù Beccaria. — Vercesi Carlo.
Mortara. — Dellacà Giuseppe, Valfrè Camillo.
Torre d'Arese. — Sfondrini Antonio
Varzi. — Pozzi Pio Angelo.
Vigevano. — Righini Clemente.

PERUGIA — *Narni.* — Comi ing. Luigi.
Orvieto. — Faina conte Eugenio.
S. Venanzo. — Valentini Arnaldo.
Spoleto. — Cacciotti Plinio, De Romanis Giovanni, De Santis Costantino, Fumasuoli Angelo.
Varco Sabino. — Borromei don Gerolamo.

PESARO. — Ruggeri Osiride.
Mercatino Marecchia. — Grilli Giuseppe, Tosi geom. Francesco Aurelio.
Mondavio. — Ricci Aldo.
Pergola. — Camerini dott. Astorre.

PIACENZA. — *Bardi.* — Pratini Primo.
Monticelli d'Ongina. — Graziano Luigi.

PISA. — Doglio prof. Pietro.
Crespina. — Club Ciclistico Crespinese.
Forcoli. — Cellai Giuseppe.

PORTO MAURIZIO. — Luzzatti Silvio.
Riva Ligure. — Lavezzoni Carlo.
S. Remo. — Bongiovanni Giovanni, Ermiglia rag. Giuseppe, Musso Giovanni, Sacco Giovanni. Serse Romualdo, Siffredi Adolfo.
Taggia. — Balestra Vincenzo.
Ventimiglia. — Allegro Carlo.

POTENZA. — Verrastro geom. Domenico.
Lagonegro. — Jorio Nicola.
Lauria Superiore. — Lentini Francesco, Papaleo Vincenzo.
Monticchio. — Buccico cav. Rocco.
Viggiano. — Giorgio Marrano dott. Tomaso.

RAVENNA. — *Alfonsine.* — Pasini dott. Umberto.

REGGIO CALABRIA. — Campana Achille, Martelli ing. Faustino.
Roccella Jonica. — Armocida Attilio.

REGGIO EMILIA. — Bellegati Pietro, Menozzi don Oliviero, Spadoni Silvio.
Gattatico. — Tagliarini Massimo.
Guastalla. — Benatti Egidio.
Mancasale. — Riccò Antonio.
Rio Saliceto. — Radeghieri Livio.

ROMA. — Abbati avv. Domenico, Agretti cav. Napoleone, Annaratone senatore Angelo, Baffico rag. Giuseppe, Bastianelli dott. Giuseppe, Brenna Luigi, Bretschneider dott. Alfredo, Cajani nob. Carlo, Camponeschi avv. Virginio, CANERA DI SALASCO donna MARIA N., Canestri Afredo, Cenci Bolognetti Alessandro, Corbett Upton Francis, D'Alessandria dott. Pietro, Diamilla Magnelli avv. Francesco, S. E. di S. Giuliano march. Antonino, Ditta Fratelli Micucci, Galanti Cristoforo Colombo, Landshoff dott. Ludvig, Mariottini Angelo, Massy Lecrh J. B., Miège Umberto, O. Neill S. W., Paniconi ing. Enrico, Peano Carlo, Piazzoni ten. Alessandro, Pisetzky avv. Ugo, Ravà cav. avv. Gino, Ravasini dott. Ruggero, Risi Fernando.
Anagni. — CHIARINI profess. GISELDA.
Frosinone — Penaglia dott. Francesco Sebastianelli Augusto.
Tivoli. — Pamieri Vincenzo.
Viterbo. — Rossi Rodolfo.

SALERNO. — *Lanzara* — Apostolico Carmine.

SASSARI. — Scano Beniamino.

SIENA. — Cecchi Riccardo
Abbadia S. Salvatore. — Lucchesi Alessandro.

SIRACUSA. — *Comiso.* — Ferreri march. Bartolo.

SONDRIO. — *Delebio.* — Brocchetti dott. Silvio.
Morbegno. — Bianchini rag. Carlo.
Sondalo. — Valmadre Riccardo.

TERAMO. — *Cepagatti.* — Falasca Guseppe.
Giulianova. — Testoni geom. Flaviano.
Montesilvano. — Madonna bar. Leonardo.
Nereto. — Società Sportiva « Juventus ».
Penne. — Alessandroni Francesco.
Torano. — Galiffa Domenico.

TORINO. — Alberti Pietro, Barbano avv. Agostino, Barbano comm. ing. Carlo, Baronio Antonio, Bernardi Giovanni, Besson Prudente, Bologna Luigi, Borri Carlo, Chiappero Francesco, Cocito Gaetano, Costa di Polonghera Emanuele, David rag. Giuseppe, Divizia Michele, Ferro Fancigl Lorenzo, Franchino Francesco, Gamba Alessandro, Gamba Anselmo, Gay G. B., Giorda Carlo, Giorda Tomaso, Goffi Felice, Guasco Edoardo, Guasco Ugo, Lingua Teobaldo, Lovera prof. Vincenzo, Lowy Dario, Macciotta Battista, MANE' ANGIOLINA, Marinucci Teofilo, Marocco Pietro, OCCELLA ILDEGARDA, Orecchia Pietro, Ottolenghi Ernesto, Pinna ing. cav. Raffaele, Quattrino ing. Luigi, Ramella Evaristo, Resegotti Lorenzo, Rigotti Carlo, Rissone Carlo, Rissone Lorenzo, Riva Secondo, Ronco Alessandro, Rossi Arrigo, Rossi Giovanni, Sacerdote avv. Alberto, Scrimaglia cav. avv. Giuseppe, Solaro Mario, Vergiati Ettore, Vola Agostino.
Avigliana. — Barbera Umberto.
Borgata Leumann. — Asselle Pietro.
Bussoleno. — Allasio Cesare.
Buttigliera Alta. — Cima Angelo.
Carignano. — Bona Mario, Longo Antonio, Longo Martino, Pelitti ing. Giovanni, Pelitti Giuseppe, Peretto Pietro, Turello Umberto.
Carmagnola. — Pizzio don Michelangelo.
Chieri. — Fasano Felice.
Fenils. — Quaranta Edoardo.
Foglizzo Canavese. — Garzino dott. Giovanni.
Moncalieri. — Baima Roberto.
Quincinetto. — Vigna Losina Bartolomeo.
S. Pierre. — Ceriano Sisto.
Volpiano. — Guglielmotti Giuseppe.

TREVISO. — Gioppi conte cav. Antonio, Pieresca Giuseppe.
Carbonera. — PASSI MAPELLI contessa GIUSEPPINA.
Cessalto. — Turchetto Emilio.
Mareno di Piave. — Pelisson Giovanni.
Maserada. — Agostini Tullio.
Roncade. — Volpato don Adamo.
Vazzola. — Boccardini Enzo.

Appena terminato: Le Larousse pour tous

Nouveau Dictionnaire encyclopédique illustré (in lingua francese) completo in 2 volumi ben legati in 8 (21×30,5) di 2000 pagine, 1800 incisioni, 300 tavole illustrate, ecc.

L. 50 — *Concedo il pagamento rateale di L. 5 — al mese senza aumentare il prezzo.*

H. O. SPERLING - Libraio di S.M. la Regina Madre d'Italia - **MILANO - Via Carlo Alberto, 27**

LIQUORE TONICO DIGESTIVO DITTA ALBERTI BENEVENTO **STREGA**

UDINE. — Basadonna Angelo, Basadonna Giovanni, Basadonna Guido, Chiesa Giuseppe, De Checo rag. Enrico.
Cividale del Friuli. — Veronesi Mario.
Collina. — Foraboschi don Pietro.
Ragogna. — Pellizzari Francesco.
S. Maria la Longa. — Vanni degli Onesti Aldo.
S. Vito al Tagliamento. — Fancello geom. Enrico.
VENEZIA. — Barbieri Umberto, Bortoluzzi Antonio, Cantoni Oscar, Marigo Mario Orlando, MOROSINI contessa ANNINA, Nicolini Benedetto, Salviati Giovanni, Serio Basile dott. Nicolò, Vianello Moro Giuseppe.
Dolo. — Meneghelli Vasco.
Mestre. — BELLO CERESA INA.
Mira. — Avanzini Marco.
Portogruaro. — Bombarda Antonio.
VERONA. — *Bussolengo.* — Danese Tullio.
VICENZA. — Carrer cav. dott. Gaetano, Festa Pietro, Rinaldi nob. Cesare, Zambon Giuseppe.
Longare. — Baldini dott. Giovanni, Bardella Vittorio.
Recoaro. — Pozza Alfredo.
Schio. — Ditta Schiro e Battagion, Garduzzo Vittorio, Sandonà Matteo.
Velo d'Astico. — Dal Zotto Giovanni.
COLONIA ERITREA. — *Asmara.* — Campassi Teresio, Conciatori cav. Giuseppe, De Cillia Agostino, Gentili Gino, Massa Floriano, Monnet Davide, Samaritani ing. Aldo, Villa Giacomo G.
Cheren. — Poppi Agostino.
Saganeiti. — Manari Virginio.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Carnera ing. Virgilio, Scotti Mario.
Abbazia. — Callimici Augusto, Grzin Mariano, Zurini Guerrino.
Medea. — Zuttioni Giuseppe.
Pirano. — Tamaro Egidio.
Pola. — De Falits Emilio.
Ronchi. — Miniussi Giuseppe.
TRENTINO. — *Ala.* — De Ferrari Gaetano Celeste.
Levico. — Schröder Giovanni.
Mater. — Gaspari dott. Floro.
Riva. — Zecchini Adamo.
Trento. — Gonzo prof. Angelo, Zovetti Carlo.
PROVINCIE DIVERSE. — *Lustenau.* — Selenati G. B.
Mittewald am Eisach. — Da Col Angelo.
Vienna. — Krassl Friedrich.

Danimarca.

Copenaghen. — Luzi Renato.

Francia.

Paris. — Arnaud Gaston, Cottarel ing. Francois, Paulhan Louis.

Monaco (Principato).

Monaco. — Gastand Jules.
Montecarlo. — Ludovici Antonio.

Germania.

Hannover. — Continental Caoutchouc Gutta-Percha.

Grecia.

Atene. — Skouses F.

Svizzera.

CANTON DI GLARONA. — *Matt.* — Lieuhard prof. Max.
CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo,* Caramelli Carlo.
CANTON TICINO. — *Ligornetto.* — Soldini Luigi.
Locarno. — Maffioretti Alfonso.
Lugano. — Sitzenstatter Josè, Somazzi dott. Alfredo.
Mendrisio. — Premoli Antonio.
Monteggio. — Vanoni Cesare.
Raveggia. — Ostini Valerio.
S. Nazzaro. — Borella Arturo.

Turchia.

Costantinopoli. — Di Robilant ten. gen. M., Ditta M. Dabour & A. Raffin, Riza bey cap. Alì.

AFRICA.

Alessandria Egitto. — Dournes Louis.
Cairo. — Perliman Jack H., René Francis.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Los Angeles. — Sale L. D.
Northampton. — Koletty John.
Worchester. — Allen Walter B.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Buenos Ayres. — Benvenuto J. Ernesto, Pochettino Carlo, Razeto Antonio, Simonetti dott. Amadeo J., Simonetti Riccardo A.
Casilda. — Galmarini Luigi.
Concepcion. — Doria Giuseppe.
Luca. — Melano Francisco.
Rosario Santa Fè. — Missana Arnaldo.
S. Iuan. — Fasoli Rocco, Rossini Vitaliano.

Brasile.

Agna Branca. — Ranzini arch. Filiberto, Ranzini Milton.
S. Carlos. — Zambrano Nicola.
S. Paulo. — Picagli Menotti.

Chilì.

Arica. — Belaunda Manuel, Carlevarino Carlo, Carlevarino Giuseppe, Copaja Daniele, Figari Federico F., Nespolo Alfredo, Ricci Angelo, Rinassa Marcello, Rocca Ettore P.
Tacna. — Henriquez Elia, Liendo Juan M.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 AGOSTO 1910.

Soci annuali al 15 Luglio 1910	N.	78 276
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc. . .	»	59
	N.	78 217
Soci nuovi 1910 inscritti dal 15 Luglio 1910 al 15 Agosto 1910 . .	»	673
Totale Soci annuali	N.	78 890
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1909 . . .	N.	3 292
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Agosto 1910	»	469
	N.	3 788
TOTALE SOCI . .	N.	82 678

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Ferruccio Giobbi.

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

CICLI ATENA
Società Cicli Atena - Piazza Castello, 16 - MILANO

Cappelli per Turisti e Alpinisti
in color grigio, verde-oliva
GRANDE STOK A Lire 1.95
Suardi Sport Loden
Milano - Via Dante, 7

CICLI

ROYAL ENFIELD

MASSIMA ELEGANZA — SOLIDITÀ — SCORREVOLEZZA

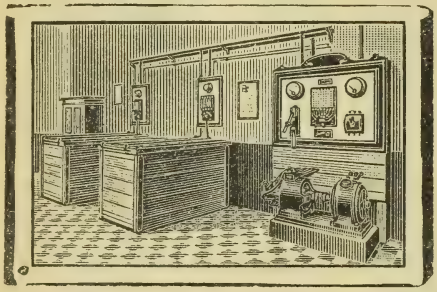
Venti anni di gran successo ne hanno fatta la macchina scelta dal Governo Inglese e preferita dai turisti di tutto il mondo.

Agenti Generali per l'Italia: LANCELOTTI & C. - BOLOGNA — Via Barberia, 22

CHIEDERE CATALOGO

I.G.W. Industria Galvanica Werth & C.

SOCIETÀ IN ACCOMANDITA PER AZIONI



Corso Vercelli, 18 — MILANO — Telefono 27-00

Riparto Elettrochimica e Galvanotecnica:

Progetti e costruzione d'Impianti di: Nichelatura, Ottonatura, Ramatura, Doratura, Argentatura, Zincatura, Stagnatura, Piombatura, Platinatura. — Apparecchi per la galvanizzazione in massa di minuterie, chiodi, viti, occhielli, ganci, ecc. - Brevettato.

Tutto l'occorrente per arrotare e pulire i metalli. Pulitrici elettriche ed a trasmissione.

Galvanizzazione di tubi, nastri, fili metallici con apparecchi brev.

Riparto Elettrotecnica:

Dinamo per elettrolisi. Centinaia di certificati attestano la loro bontà. Motori elettrici d'ogni genere. — Trasformatori, Aggregati. — Istrumenti di misura. — Regolatori. — Trapanetti elettrici a mano.

MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI

IN DECALCOMANIA E DI METALLO

DECALCOMANIE per uso INDUSTRIALE e DECORATIVO

G. DIDONE, MILANO - VIA VIGEVANO, 32.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortabile - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON - Lungo l'Arno - Splendida posizione - Confort moderno. C. Gobbò, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura lattea - Conduttura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Alberg Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modici Acqua potabile in tutti i piani - Luce elettrica.

MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig et Co

MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul principi del Corso V. Emanuele G. N. Bianchi

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO — HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staz. Central

RONCOBELLO (sopra S. Pellegrino) a metri 1009 sul mar ALBERGO MILERI - aperto tutto l'anno - comode e divers passeggiate nella pineta - prezzi modici - telefono - telegrafo

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PATT HOTEL.

Tipografia CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO - Via Guicciardini

ANNO XVI 100.000 Copie N.° 10 OTTOBRE 1910

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

GRATIS AI SOCI

TOVRING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

CARTUCCE

SOCIETA' - FRANCO - ITALIANA

LEON BEAUX & C

MILANO

DIFFIDARE DALLE IMITAZIONI

DIFFIDARE DALLE IMITAZIONI

LE PIÙ ECONOMICHE

LE PIÙ PERFETTE — LE PIÙ SICURE — LE PIÙ ADATTE A QUALSIASI POLVERE

LE PIÙ INDICATE PER LA CONSERVAZIONE DELLE ARMI

PREFERITE DA TUTTI I PIÙ ESPERTI CACCIATORI

ESIGERE SEMPRE su tutte le cartucce la marca di garanzia col nome: "LEON BEAUX & C.,,

ANNO XVI - N. 10 - OTTOBRE 1910. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

914.505
RI
v.16 10

26 Dec 22 LAP

La Caccia in Italia

« ...Apologetico della Caccia, ove dopo narrati i vitii da molti scrittori rimproverati alla Caccia, et Cacciatori, scoprensi le virtù di lei, e l' modo d'usarla, per conseguir ottimo temperamento di complessione, quadratura di corpo, continua sanità, fortezza, et agilità militare, acutezza di sensi, sagacità d'animo, et longa vita... »

Così, ponendo la laude a guisa di titolo, descriveva un suo libro sulla caccia Accursio Corsini, autore del diciasettesimo secolo. Jacques Du Fouilloux — ritenuto autore storico di non comune valore — dedicando a Carlo IX il suo libro *Vénerie*, ne accompagnava la dedica con queste parole: « Io credo, o Sire, che la migliore scienza che noi possiamo apprendere (dopo il timor di Dio) sia quella dello stare allegri, spassandoci in onesti esercizi: tra essi io non ne vedo alcuno più onesto e lodevole dell' arte della Caccia ». Sono tali pensieri degni di essere considerati; tanto più che l'autore francese non ebbe forse e non ha fama di filosofo, come dimostra di essere, se bene abbia voluto chiamare con il nome di scienza il timor di Dio. Ma la frase era ai suoi tempi obbligata, perchè fosse accetta senza scandalo una aperta confessione di fede epicurea.

Una ferma a beccaccie nel bosco

Assai prima di Accursio Corsini e di Jacques Du Fouilloux, Senofonte affermava « potere i cacciatori conservar la vista e l'udito più a lungo che gli altri uomini, e più tardi per essi giungere la vecchiaia »; — e però volle Senofonte comporre i *Cinegetici* affinchè gli Ateniesi avessero l'arte venatoria, a lungo trascurata dopo la guerra Pelopponesiaca, in onore. E Licurgo promulgò una legge onde fossero i giovani costretti a rendersi destri in ogni genere di caccia, facendo esente da tale obbligo solo chi occupasse pubbliche cariche.

Plutarco, nel suo *Trattato della educazione dei fanciulli*, disse: « Una vita molle, delicata o effeminata altera lo spirito e corrompe il cuore dei giovinetti, specialmente nel tempo della pubertà; bisogna dunque addestrarli a vibrar giavellotti, a trar d'arco ed *a cacciare*. Questi esercizi rafforzano i loro caratteri e li rendono atti a concepire ed eseguire le più grandi ed animose e difficili imprese ». Gli spartani non permettevano ai giovani di ritenersi pari agli adulti se ancora non avevano partecipato a guerre e non avevano ucciso un cignale; — è inutile far notare ai moderni cacciatori come in quei lontani tempi le lotte degli uomini contro le belve fossero sempre ad arma bianca e talvolta corpo a corpo, così che la non facile vittoria sempre poteva dirsi un atto di forza e di valore.

Michelangelo Blondus, autore di un *Libro di caccia*, disse a Francesco I nel capitolo dedicatorio « essere buoni soldati i cacciatori, e la libertà essere solo conservata con i buoni soldati » (1); questa dedica fu scritta dopo che il re fu ritornato dalle prigioni di Madrid. Alfonso X, legislatore della Spagna, che i contemporanei chiamarono *saggio* — soprannome poi dalla posterità consacrato — non soltanto consigliava la caccia come una distrazione necessaria, ma la prescriveva anche come un dovere: « Il re deve essere destro alla caccia: *el re deve ser manoso en caçar* » è detto nella legge XX, t. V, da lui promulgata. Ed aggiunge: « la caccia fa dimenticare i dispiaceri e dissipa l'umor nero... — non solo, ma essa concede buona salute, poichè l'esercizio corporale cui si è obbligati cacciando, quando non è spinto all'eccesso, procura

(1) *De canibus et venatione*, Romæ. 1543.

sonni tranquilli e appetito sveglio, grandi fattori di benessere nella vita umana ». Luigi XIV, in una lettera a Filippo V, così esprimeva il suo pensiero: « Non vi è piacere più innocente della caccia e niun desiderio è più giusto di quello della vita libera nel verde dei campi... ». La caccia costituiva per i Germani la più grande delle passioni; i Franchi, che ad ogni altro cibo preferivano la selvaggina (1), insegnarono ai Galli l'arte di cacciarla. Se Pipino il Breve

Pépin nommé de petite stature
Et grand de coeur, plein de toute droicture

fu eletto re dei francesi, e se divenne l'eroe dei Carlovingi, lo deve più alla sua fama di cacciatore intrepido che all'onore di essere figlio di Carlo Martello. Nemrod, Ismaele, Esaù (quegli che pagò tanto caro un piatto di lenti) furono grandi cacciatori. E grande cacciatore fu Nabucodonosor, poichè il profeta Daniele lo felicita del potere a lui concesso da Dio sovra gli animali della terra, gli uccelli del cielo e i pesci del mare. Diana bellissima di forme e di virtù fu dea della caccia e suo discepolo il centauro Chirone simbolo di saggezza e di forza. Polluce addestrava i cani e Castore i cavalli: nei tempi eroici, i Greci erano già grandi cacciatori. Ed i più illustri eroi dell'antichità devono all'esercizio della caccia l'inizio della gloria loro: nelle leggende della loro vita avventurosa si parla sempre di un'idra, di un drago o di un serpente ch'essi hanno ucciso. Omero ci presenta Ulisse ferito da un cignale che egli stava animosamente inseguendo; Mitridate, nella sua gioventù, cacciò sette anni continui, dormendo ogni notte nel folto dei boschi; Dario volle sulla sua tomba scolpito, come a ricordo di una virtù, essere egli stato cacciatore. Silla, Sertorio, Pompeo, Giulio Cesare, Cicerone, Marco Antonio... e Vittorio il Galantuomo — poi ch'ebbe data una mano a mettere insieme l'Italia — furono grandi cacciatori.

RITRATTO DEL PRINCIPE D. BALDASSARE CARLO (VELASQUEZ - GALLERIA DEL PRADO A MADRID)
(*Fot. Anderson di Roma*)

Qualcuno vorrà chiedersi ora la ragione vera o recondita di questa vertiginosa rassegna quasi storica — ed anche disordinata un poco — delle glorie cinegetiche a traverso i secoli e le leggende, che in queste pagine sacre alla modernità potranno forse avere un sapore ingrato di anacronismo. Ma il lettore benigno vorrà perdonarmelo, poichè fu nel mio animo la piissima intenzione di scrivere un articolo che tutti i confratelli indulgenti e sfaccendati potessero leggere per ammazzare il tempo e la noia, in mancanza d'altro e di meglio, rivivendo un poco in ispirito nel seducente *nirvana* delle venatorie imprese predilette, obliandosi nella beata illusione dei tempi che furono e che torneranno forse, a Dio piacendo, quando piacerà ai legislatori italiani di ricordare che nel nostro bel paese, in fatto di caccia, l'anarchia regna ed ognuno « libido fa licito in sua legge ». Non vorrò insistere, poichè l'argomento è vieto e barbogio, ma intendo precisamente richiamare una vaga idea di quella *legge unica*, indeterminata e inafferrabile come l'araba fenice, che dovrà sostituire un bel giorno la sedicente legge venatoria attuale, già definita da un bello spirito « comedia decadente in molti atti, molti prologhi e nessun epilogo, scritta or già sono assai lustri da un tragediografo imaginifico di fede dubbia; esatta traduzione italiana de le leggi croate, e in onore di queste leggiadramente più fiate transformata ».

Ciò premesso, dirò ora con mente serena e con libero cuore della caccia in Italia. Ma ho voluto prima, perchè nessuno potesse oppormi essere l'argomento da me scelto poco attraente e fatuo, ricordare quanto sia grande nobile antica umana la venatoria arte, onorata nei tempi da principi e da re: da profeti, da guerrieri e da eroi.

* * *

« ...E fatto alto su l'uscio dell' osteria e messe le briglie delle cavalcature tra le mani del garzone, entrarono nella stanzaccia affumicata dove intorno ad un vasto focolare s'adunavano tutte le persone più notevoli del luogo, dal giudice fino al campanaio della cura ».

Così, in una storia fiorentina del secolo decimosettimo, scritta in bella e forbita lingua italiana da un romanziere del decim'ottavo, del quale oggi ancora è viva la fama, vien dipinto il primo giungere di due valentuomini masnadieri in una osteriaccia della campagna romana, « scelleratamente governata da un uomaccio obeso e di guardatura porcina, che ben giudicava tutti

(1) TACITO: *De moribus Germanorum*.

gli avventori esser buoni se vuotasser boccali ». Come poi vennero, in onor de' costumi, della civiltà e dei propri comodi, le ferrovie ed i carabinieri, l'ambiente non vergiliano della triste landa incolta ebbe a perdere tutto il suo aspetto tragico e assai del pittoresco. Il paesaggio rimase tuttavia immutato, come ci immaginiamo vederlo riguardando dalla soglia rozza della tavernaccia sperduta: paesaggio caro ai pittori di natura morta ed ai moderni erranti cavalieri di Diana, grave di poesia malinconica nostalgica suggestiva: una visione grigia di maremme insidiose e d'acque immote livide verdastre stagnanti fra le giuncaglie e i salci nani, di risaie gialle e di lagune brumose.... Chi di noi cacciatori non conosce e non ricorda le novelle de *Le Veglie di Neri* a noi offerte dal Fucini arguto, ch'io voglio dire il più vero e maggior poeta moderno della venatoria arte?

Così nella nostra mente ed ai nostri occhi apparve e rimase il paesaggio classico più intimamente noto e caro a chi ami

seguir le fere fuggitive in caccia
per boschi antichi fuor di fossa o muro...

PAESAGGI CINEGETICI AUTUNNALI

.... TRA L'ACQUE IMMOTE LIVIDE STAGNANTI....

Ahimè! che vanno i « boschi antichi » scomparendo, così come dispare ogni anno più la selvaggina stanziale del monte e della foresta! A noi rimane un desiderio intenso e una profonda nostalgia di ciò che non è più, e che già si confonde nella penombra vaga della memoria. Un Pangloss moderno della vita cinegetica italiana, maestro ai moderni Candidi di novissimo ottimismo, farebbe oggidì una ben triste ed ingenua figura.

Ma la passione della caccia è... passione, ed è però irragionevole un poco e un poco incosciente. La terra benedetta del sole e dei fiori non è già più da molti anni benigna e propizia alle imprese cinegetiche. Lontano è il ricordo di queste, che abbiamo udito narrare e celebrare dai nostri maggiori e che tanto più sinceramente invidiammo quanto più incerta è la speranza che il passato ritorni. Ma cacciatori restiamo, sempre, sorretti da una incrollabile fede che bene potrebbe far suo motto il *credo quia absurdum* ch'è presidio del dogma. Per noi italiani, che in ogni sentimento cerchiamo ardore di fiamma, la caccia non è puramente uno sport: lasciamo una volta e in nome di Sant'Uberto nostro lo « sport venatorio » ai rigidi inglesi ed ai teutoni quadri! Per noi la caccia è vita intensa giovine vibrante, è desiderio, è ardimento, è passione. Non oso figurarmi il perfetto *sportsman* cinegetico, nè pure se egli porti i suoi « puro sangue » *pointers* o *setters* in automobile a una bandita superba d'ogni ben di Diana; — nè pure se egli ami inseguire, stretto nell'irreprensibile *red-coat*, la rossa volpe fulminea nei *paper-hunts* signorili dietro la muta snella e ululante dei *fox-hounds*. No. Se l'automobilista porta i suoi cani fedeli e il suo fucile preferito nei boschi e tra i canneti del Ticino o del Po, quando l'autunno arrossa le chiome degli alberi e annunzia prossima la realtà di ogni più dolce promessa e chiama dalle contrade del nord fatte gelide i migratori alati; — se l'alpinista supera gli spalti ardui del monte con l'occhio vigile oltre il cammino aspro, spiando con la carabina l'agile balzo del mite camoscio; — se il cavaliere guida il passo stanco della cavalcatura verso le maremme inospitali, o il motonauta volge la prora e dirige le tonanti insidie su l'acque dei laghi delle lagune dei fiumi ove sciamano le negre folaghe e gracchiano volitando i germani; — lo *sportsman* scompare e il cacciatore resta, pervaso e tutto vibrante di sua passione violenta. O virtù selvaggia degli atleti preistorici, de' quali la sonante clava ebbe precipitando virtù di folgore e maestà di tuono! Noi lontani umili nepoti ancora sentiamo accendersi nel sangue nostro una favilla dell'antico incendio. E ancora crediamo e speriamo.

***

Perchè — in Italia — la caccia va ogni anno più e più rovinosamente decadendo. Non l'arte

PAESAGGI CINEGETICI AUTUNNALI (*Fot. Strazza di G. Bassani*).

UNA BUONA FERMA
(*Fot. Strazza di G. Bassani*)

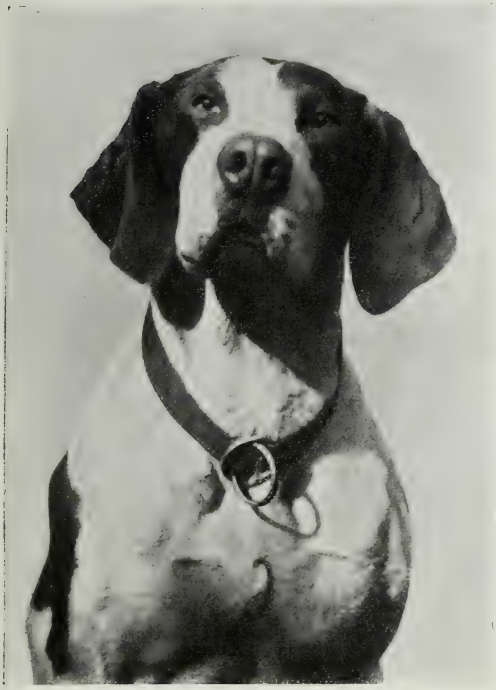
QUANDO IL SELVATICO VOLA
(*Fot. Strazza di G. Bassani*).

della caccia o la passione venatoria, che anzi il numero dei nembrotti italiani, più o meno autentici, è in aumento continuo, ma bensì quell'elemento non trascurabile e indispensabile che i cacciatori «liberi» chiamano *res nullius*... e gli altri chiamano selvaggina. E questa decadenza è dovuta a cause certe e ben determinate, che, fortemente volendo, si potrebbero eliminare.

Di una di queste cause tristi — il diboscamento — si è già occupato e attivamente si occupa il nostro Touring; — ma dal punto di vista cinegetico essa non ha importanza grande. Altre e ben più gravi cause vi sono, che hanno portato alla quasi completa distruzione della selvaggina stanziale di monte e di foresta. Fuori della legge: il bracconaggio che ovunque compie la sua opera nefasta non ignota talora a chi è preposto alla tutela dell'ordine e del codice e vede e tace con acquiescienza supina, cui meglio si addice una accusa precisa di complicità necessaria. Nei termini della legge:... la legge medesima, fatta di contraddizioni e di controsensi. E mentre le reti e i lacci fanno giustizia ed ingiustizia della fauna e dell'avifauna nostrale, mentre le bandite legali ed illegali sorgono ovunque, più con intenti egoistici che per la protezione della specie; mentre si invoca da tempo immemorabile dal patrio Governo l'istituzione di una legge fatta di buon senso e non di inutile burocrazia e il Governo risponde promettendo di aumentare la tassa di licenza per devolverne il maggiore introito a beneficio di istituzioni che hanno a che fare con la caccia come il diavolo col *pater noster*, gran parte dei cacciatori italiani, ridotta all'ozio assoluto o a fucilar le rondini e gli sericcioli dove se ne trovano ancora, non spera e non crede che nella selvaggina di passo che a noi giunge con le nebbie autunnali. E il buon cacciatore proletario non ha colpa davvero se la poca *res nullius* dal becco lungo o piatto che ci arriva dal nord va a posarsi e a riposarsi nelle risaie e nei pantani...

UNA «SPINGARDA» MODERNA SU MOTOSCAFO.

Perchè — è anche bene determinarlo subito — i cacciatori d'Italia si dividono in due grandi classi. Anzi, per meglio dire, in due classi, una piccola e una grande, numericamente parlando. La differenza fra l'una e l'altra è semplice, ma esatta: quelli che appartengono alla classe minore vanno a caccia veramente; gli altri desiderano di andarvi e fanno del turismo podistico con lo schioppo a bandoliera. Se lo domandate ai pochi, vi risponderanno che in Italia vi sono sempre, benchè un po' meno che una volta, camosci e cedroni in montagna. (Uno solo vi risponderà che la razza degli stambecchi non è ancora estinta, e che si ha però il giudizio di lasciarla riprodurre in pace quanto più è possibile); pernici e fagiani e lepri e caprioli e cervi e quaglie e cignali e beccaccie in pianura o nei boschi; oche e anatre e becchi lunghi nelle valli e negli stagni. Se lo domandate ai molti dovrete convincervi invece che la caccia in Italia è morta o almeno agonizzante, e che anche le passere hanno disertato i cascinali, *ultima Thule* di chi, invaso del sacro fuoco, ama le scorribande domenicali compiute armata mano nelle «campagne» dei suburbi.



UN «INDIVIDUO» MOLTO INTELLIGENTE

UNA «GIOVINE SPERANZA»

Una tanto commovente eguaglianza di opinioni e di giudizi vi lascierà — almeno — un pochino incerto sulla decisione da prendere, se mai abbiate voluto informarvi a priori delle condizioni cinegetiche della sacra terra nostra, prima di concedervi alle ebbrezze del culto di Diana cacciatrice. Eppure la distinzione è di una semplicità infantile: se non avete la fortuna, già rarissima per noi italiani, di risiedere abitualmente in una regione dove la smania distruggitrice dei villani e dei bracconieri dilettanti o professionisti non sia giunta ancora a far *tabula rasa* delle ultime covate e dei penultimi pulcini, non avete che a prelevare dal vostro bilancio qualche migliaio di lire ogni anno per farvi socio di una bandita o per immettere nei vostri fondi, ove vi si possa contare nel novero dei *beati possidentes*, la selvaggina necessaria al soddisfacimento della vostra nobile passione venatoria. E non dimenticate che vi sono altri mezzi per andare a caccia sul serio. Abitate, verbigrazia, a Milano?... Nessuno vi impedisce di fare del buon turismo ferroviario e di portarvi nel Cadore o in Val d'Aosta, dove si trova sempre, volendo, qualche buon camoscio e qualche urogallo superbo; — oppure in Sardegna, per cignali e cervi al bosco e per mufloni al monte.

Se no...

Se no... (supponiamo sempre che siate cittadino di Milano) andrete il primo d'agosto sul cremonese e sul bresciano, dove troverete senza dubbio qualche buon villico disposto a cedervi a prezzo ragionevole le ultime sei quaglie irretite o strozzate il giorno o la notte prima. Dalla metà alla fine d'agosto, fra Magenta e Castano o in quel di Vigevano, ricompensando la sapiente guida di un macro Nembrotte professionista, non vi sarà impossibile riedere talvolta ai patri lari carco di opime spoglie — una lepre o un paio di pernici — onde sia adorno di penne maculate o di un ciuffetto di pel candido il vostro cinegetico copricapo.

In settembre — settembre è il mese più triste per molti cacciatori d'Italia — contentatevi di essere un eroe: a caccia e in amore la rassegnazione è sinonimo di eroismo. Una ghiandaia, un merlo, un rigogolo o una mite tortorella saranno per voi ambito trofeo: in compenso potrete concedervi più d'una lauta colazione nei ristoratori villerecci, e convincervi assolutamente della «verità» di un noto aforisma: «oste da *hostis*, non da *hospes* viene».

***

Dopo il settembre, come ognun potrà credere, l'ottobre «innanzi viene». L'ottobre è il grande apportatore di pace, di illusioni, di speranze nella famiglia cinegetica italiana, e di soldi al patrio Governo, per licenze rinnovate e per i tanti neofiti — i novissimi fedeli illusi — che ogni anno cápitano ad ingrossare la banda dei bruciasiepi nazionali, ad onta de' tristi esempi e della miseria crescente. Ma il neofita pensa... e crede: l'ottobre benigno ci porterà i fringuelli e i frosoni e le pispole saporose, e lodole e cutrettole e tordi e colombacci superbi; e le pavoncelle a stormi nei prati; e il beccaccino agilissimo e la beccaccia pensosa e solitaria; e i germani gravi e le alzavole tra le canne dei paduli... Tutta gente che passa, gente straniera che viene da paesi stranieri dove son leggi per farla rispettare e dove anche si pon mano ad elle; gente che viene incauta fra noi, briganti della classe venatoria internazionale, cui la legge consente a buon mercato la distruzione continua o periodica dei migratori alati con mezzi di aucupio indegni della civiltà e del buon senso.

Perchè — è anche bene aprire questa triste parentesi — in Italia ogni anno le vittime delle reti improvvide, tese specialmente ai valichi alpini, si contano *a milioni*. Non è la prima volta che lo si dice e lo si scrive e lo si stampa, e non la prima e non l'ultima volta che si perde e si sciupa il tempo e l'inchiostro. Il colpevole, il grande colpevole, l'eternamente colpevole è il codice: contro di esso dovrebbero aguzzare i fragili becchi ed affilare i rostri le centinaia di migliaia di tordi e di allodole che ogni autunno lasciano la vita incappando nelle insidie basse dei saccheggiatori legali. Il neofita, il buon neofita che più sopra ho ricordato e che si bea nelle prime estasi venatorie, avrebbe ben ragione di credere e sperare nella generosità dell'autunno! Basterebbe per lui — cacciatore vero e degno di questo nome più d'ogni maggior retaiolo anche se impugni per la prima volta l'onesta doppietta — che una sana legge moderna venisse d'improvviso a compiere, con qualunque mezzo e con qualunque pena, due grandi opere di giustizia: sradicare la mala pianta fiorente del bracconaggio e proscrivere per sempre ogni e qualsiasi sistema di aucupio col mezzo di reti. Questa opera grande, che ancora non è nè pure lecito sperare si compia in un prossimo avvenire, basterebbe per l'esultanza di tutti i cacciatori d'Italia — anche se il risorgimento cinegetico del nostro paese imponesse a *tutti* la necessità di deporre le armi per un determinato numero di anni.

Ma poichè questo è ancora un sogno, e poichè la caccia si vuole sempre in Italia viva e vitale — a dispetto di ogni più triste verità... dimentichiamo questa verità triste mentre ci sorridono le promesse ottobrine, e illudiamoci una volta ancora per la illusione presente. Non è forse la vita — e quella dei cacciatori non solo — fatta in gran parte di illusioni... deluse?...

ARISTOCRAZIE CANINE: UN «DOWN» (A TERRA!) COMANDATO A DISTANZA
(*Fot. Strazza di G. Bassani*).

ARISTOCRAZIE CANINE: UN «MEET» DI CAMPIONI DEL KENNEL CLUB
(*Fot. Strazza di G. Bassani*).

* * *

Il lettore si sarà accorto che io ho un poco confuso il cacciatore *vero* — colui che arrossirebbe di spianare l'arme contro un'allodola o un merlo, ma che è pronto a bruciar venti soldi di cartuccie dietro il frullino microscopico levato a ferma di cane — con quell'altro genere di cacciatore il quale non isdegna una modesta schidionata di pispole fucilate una per una, quando la selvaggina autentica, per dirla con una frase nuova di zecca: «brilla per la sua assenza» — ciò che avviene qualche volta *anche* in autunno. Ma, come ogni peccato ha discolpa, anche l'ardire ch'io ebbi di chiamar cacciatore l'uno e l'altro, senza distinzioni sottili, merita la sua brava attenuante. — Non vorrò dire ancora che di cacciatori «puristi», se ne ho conosciuti alcuni nei tempi che furono, oggi io non ne conosca più; dirò soltanto che il classicismo cinegetico è venuto man mano degenerando un poco; la colpa è sempre della caccia, che è una passione: messi tra l'uscio e il muro (cioè fra il tirar alle passere e alle cutrettole o il non andare più a caccia, per la sensibile deficienza della materia prima) molti puristi hanno optato per le cutrettole e le passere. Bisogna perdonare a loro ed a me.

O goethiane memorie dell'ottimismo didascalico datemi aiuto, o ch'io ritorno miscredente nelle autunnali felicità venatorie!.. Tornate, visioni non cinematografiche di grassi tordacei zirlanti nei vigneti, di succolenti scolopacidi celantisi fra le cánnule dei paduli come fiori nel fango, di lepri alipedi fuggenti per brulle pianure...

O indefensi leporis miserabile fatum!... (1)

Quando le prime nebbie ottobrine hanno spoglie le campagne, il lepre — unica selvaggina stanziale che ancora resiste all' opera di distruzione attiva e continua esercitata da cacciatori e da bracconieri — rimane veramente indifeso e si offre in facile preda a chi lo insidia e lo persegue. Il lepre è per eccellenza il trofeo del cacciatore nostrale. Udirete sempre: « un po' corre il lepre ed un po' il cacciatore »; — « se vieni con tal cacciatore o cane o lepre sarai »; — « la lepre si prende senza correre »... e cento altri motti o proverbi su le lepri e sui cacciatori. Non ho mai trovato un proverbio che mettesse in relazione un cacciatore e una pernice, una quaglia.., un'oca selvatica. Ma il lepre ebbe veramente in ogni tempo l' onor peregrino di una vasta letteratura, come forse nessuna altra selvaggina : Nonio ebbe a celebrarne la squisitezza delle carni, nel suo libro *De re cibaria*, e il Du Fouilloux già citato disse leggiadramente:

Lièvre je suis, de petite stature
Donnant plaisir aux nobles et gentilz:
D'estre léger et vite de nature,
Sur toute beste on me donne le pris...

Il Du Fouilloux stesso volle anche chiamare il lepre *malinconico*... Ma il più curioso fra tutti è Plinio, dal quale vidi citato un sibillino proverbio « Chi ha mangiato lepre rimane bello sette giorni di seguito ». Marziale ha pure affermato l'autenticità del motto (il quale si collega forse a una credenza assai diffusa al tempo di Roma antica: che le carni di lepre, come quelle di quaglia, avessero particolari efficacie di cui « meglio è tacer che ragionare onesto ») e Marziale concede anche alla carne leporina il primato su ogni altra di quadrupede, mentre stima migliore fra gli uccelli il tordo (1). I Romani intendevano la frase « vivere carnibus leporinis » aver significato di vita splendida, e ritenevano anche la carne di lepre atta a conservare la beltà e la freschezza...

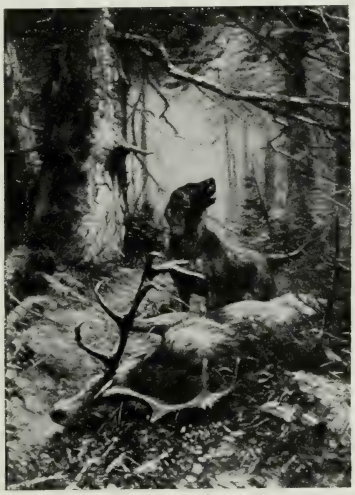
ARISTOCRAZIE UMANE : LA SELVAGGINA DEI POCHI...

Buoni consigli questi per le signore... e per i nembrotti che amano « essere belli sette giorni di seguito »...

In ogni modo i cacciatori d'Italia possono essere lieti d'avere ancora un po' di lepri nelle loro campagne. Ma al cacciatore classico, un'altra più superba preda concede l'autunno

Cum nemus omne suo viridi spoliatur honore...
...Praeda est facilis et amoena scolopax.

Con buona pace del non aureo poeta latino (2), se la beccaccia è una preda « amena » non è altrettanto facile.



.... PER CIGNALI E CERVI AL BOSCO....

La beccaccia è la regina del bosco. E come le regine sono rare, così il saporitissimo scolopacide dai grandi occhi neri dolcissimi di gazzella alata non è punto comune nelle terre nostre. Molti cacciatori non la conoscono che di nome e non sempre di vista; qualcuno, anzi, non ha mancato di comperarlo per cavarsi un capriccio difficile a soddisfare con il consueto provento della caccia. Ma son questi cacciatori un pochino degenerati. Certo è che la beccaccia costituisce sempre ambito trofeo, poichè la bruna pellegrina del nord non si lascia quasi mai cogliere allo scoperto, e molti buoni tiratori sanno quanto sia difficile e raro averla bene una sol volta sulla linea di mira: il colpo alla *gallinazza* è sempre di « primo tempo », avventato e fulmineo; l'uc-

(1) JACQUES SAVARY: *Album Dianae leporicidae*, 1655.

(1) *Inter aves turdus, si quis, me judice certet,*
Inter quadrupedes gloria prima lepus.

(2) Nemesianus.

. . . QUALCHE BUON CAMOSCIO . . . .

ma non è quella precisamente, se vogliamo intenderci un pochino in senso... metafisico. Per noi la *sgneppa* è — assai più del lepre — la « selvaggina » per antonomasia: è tutta la caccia, è lo scopo massimo dei più sapienti *dresseurs* di cani nostrali ed esotici; esotici specialmente. V'è chi paga

. . . . E QUALCHE UROGALLO SUPERBO . . . .

cello si alza quasi a perpendicolo sotto il naso del cane (ottimi per questa caccia sono i bracchi e i restoni), raggiunge la cima degli alberi, sembra s'arresti su l'ali — ma non è che per una frazione di secondo — e si lancia diritto. E' quello il momento che bisogna saper cogliere e direi quasi indovinare: la preda è superba e l'onore altissimo per chi la conquista.

In cucina lo splendido becco lungo conserva la sua indiscussa sovranità. Un signor di Saint Just, dedicando un suo poemetto a un abate d'Herville (ah! quegli abatini epicurei!) scrisse i versi seguenti:

Quand la bécasse est réduite en purée,
qu'elle est par l'art savamment preparée,
ce mets si rare et non moins précieux
ne doit servir qu'aux banquets de nos dieux.

La quartina è pagana, per essere stata offerta a un abate cristianissimo, ma è senza dubbio efficace.

Dopo la beccaccia, in ordine di parentela, troviamo la selvaggina più nota, più amata (se l'amore può dimostrarsi a schioppettate) e più perseguitata nell'alta Italia, particolarmente in Lombardia; una selvaggina che è quasi... un'istituzione, e della quale la caccia è fra noi caratteristica come le *cacciarelle* al cignale delle forre grossetane e la caccia alle quaglie a mare in primavera a Napoli e in Sicilia ed anche a Roma, che pure vanta ne' suoi quiriti cacciatori i più giocondi e sollazzevoli *ottobristi* di tutta la penisola — fama inconcussa e imperitura, fin che saran *fogliette* di vin chiaro in terra di Romolo e lodole di passo in campagna.

Noi lombardi, in ottobre e in novembre — e di ripasso in primavera — abbiamo la *sgneppa*. E' il *beccaccino* toscano e la *pizzarda* romana, un *pointer* o un *setter* « beccaccinista » come un buon cavallo da carrozza; v' è chi lascierebbe una battuta al fagiano pur di tirare « in buon stile » mezza dozzina di magre beccaccine in una giornata intera di faticosa ricerca. E la *sgneppa*, veramente, non è di tutti e per tutti: leva a forti distanze, con volo rapido e irregolare, e mette sovente a dura prova l'abilità dei cani e dei cacciatori. Così molti preferiscono la caccia di padule e di risaia più tranquilla e più calma — tirando a beccaccine soltanto quando capita di levarle a tiro — ma dedicandosi specialmente agli *uccelli neri* (voltolini, sciabiche, schiribille) con l'ausilio di un vecchio bracco malizioso o di uno spinone, abituati alla cerca ristretta e paziente. Di questi *uccelli neri* si compiono talvolta, quando si tagliano le risaie « migliori » della campagna lombarda, delle vere ecatombi; — e buone prese di palmipedi concedono le rive dei fiumi e dei laghi e le vallette dove son specchi d'acqua naturali e artificiali (le così dette *tese*); ivi sovente tuonano le *spingarde*, seminando la morte nei branchi di anatre selvatiche: « manna degli aquiloni », come sono in primavera gli usignuoli « dono degli zefiri (1) ».

Altri ancora fra i seguaci di Sant'Uberto — i prediletti dalla fortuna — organizzano nelle bandite opulente memorabili *battute* a pernici, a lepri ed a fagiani, e... si divertono meno degli altri... Anche meno di tanti poveri diavoli che non hanno riserve e non hanno tempo e quattrini per recarsi nei buoni siti di caccia... e tante volte non possono nè pure, per molteplici plausibilissimi motivi, concedersi il lusso del più modesto ausiliario canino.

(1) CHATEAUBRIAND: *Génie du Christianisme*.

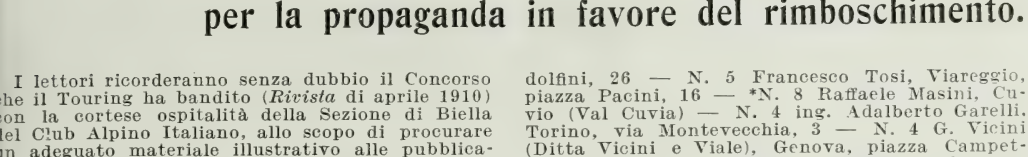
Sono i proletari del fucile. Buona gente quasi rivoluzionaria, invasa dal sacro fuoco fino alle midolla, implacabile persecutrice di merli e di ghiandaie. Per loro l'ottobre è una specie di... terra promessa, che ha unicamente il difetto d'avere quattro o cinque domeniche sole. Quante diserzioni dalle officine e dagli uffici in questo mese benedetto! quante improvvise «indisposizioni» da giustificare ai superiori!... E quante allodole e quante pispole cadono, negli anni buoni, illuse dal vecchio inganno dello specchietto o della civetta!... Il cacciatore sta poco lungi, modulando un verso dolce di richiamo:

...La gentille alouette crie son tire lire...

(così il poeta francese Dubardas inizia una sua mirabile onomatopeica del canto dell'allodola) e il cacciatore attende, immobile, volgendo lo sguardo acuto pei cieli un poco velati: i cieli vasti delle fresche mattine autunnali iridescenti d'opale e di perle e suffusi di viola. Di là giunge il canto dolcissimo, e ancora non si vede incontro alla luce la leggiadra cantatrice alata...

La gentille alouette crie son tire lire,
Tire lire à liré, et tire tiran lire,
Vers la voute du ciel; puis son vol vers ce lieu,
Vire, et désire dire: adieu Dieu, adieu Dieu...

UMBERTO GRIONI.



I premiati al Concorso Fotografico per la propaganda in favore del rimboschimento.

I lettori ricorderanno senza dubbio il Concorso che il Touring ha bandito (*Rivista* di aprile 1910) con la cortese ospitalità della Sezione di Biella del Club Alpino Italiano, allo scopo di procurare un adeguato materiale illustrativo alle pubblicazioni volgarizzatrici che la Commissione di propaganda «Per il bosco e per il pascolo» ha preso impegno di pubblicare entro un triennio.

E' ora nostro compiacimento di poter annunziare come tale Concorso abbia sortito un esito dei più lusinghieri.

Un esito, diremo anzi, superiore alle comuni aspettative, tanto più se si tien conto degli angusti limiti di tempo (meno di due mesi) consentiti ai concorrenti.

Le fotografie che ci vennero inviate rispondono, tanto per il numero, quanto la varietà e la qualità, al fine che ci eravamo prefissi: quello di presentare in piacevole immagine agli sguardi, molti aspetti del problema forestale.

Di questi risultati noi andiamo debitori, oltrechè al volonteroso ed entusiastico consenso dei concorrenti, anche e sopratutto al gentile ausilio concessoci dalla Sezione Biellese del C. A. I., all'attivo ed illuminato interessamento del cav. Maurizio Sella e del signor Emilio Gallo, presidente e vice-presidente del sopraccennato sodalizio ed all'opera equanime ed intelligente prestata in questa occasione dai giurati signori Ferrari dottor Agostino del C. A. I. di Torino, cav. Emilio Gallo, Gugliermina Battista del C. A. I. di Varallo, Piacenza avv. Mario del C. A. I. di Biella, Rey cavaliere Guido del C. A. I. di Torino, Sella cav. ufficiale Vittorio, presidente onorario della Sezione di Biella.

In luogo del comm. Bertarelli, impossibilitato a prender parte ai lavori della Giuria, si prestò a rappresentare al Concorso il T. C. I., con quella competenza che tutti gli riconoscono, il cavaliere uff. Innocenzo Vigliardi-Paravia.

Pertanto ecco l'

Elenco degli espositori ammessi al Concorso del T. C. I.

Fotografie N. 3: Luigi Borsetti, Biella — *N. 6 Luigi Giacobini, Tessera 114 490 T. C. I. — N. 1 Giulio Agnanno, Palermo, via Politeama, 3 — *N. 6 Moinrado Vecchi, Bologna, via Galluzzo, 2, — N. 1 Carlo Caffarelli, Roma, via Condotti, 61 *a* — N. 4 dott. Picchi Luigi, Firenze, via Pandolfini, 26 — N. 5 Francesco Tosi, Viareggio, piazza Pacini, 16 — *N. 8 Raffaele Masini, Cuvio (Val Cuvia) — N. 4 ing. Adalberto Garelli, Torino, via Montevecchia, 3 — N. 4 G. Vicini (Ditta Vicini e Viale), Genova, piazza Campetto, 5 — *N. 6 dott. Umberto Gagliardo, Genova, via Palestro, 13 — N. 5 Gualtiero Innocenti, Roma, via dei Gracchi, 60 — *N. 10 avv. Guido Cibrario, Torino, via Genova, 27 — N. 6 Berta Perghem, Trento, via Lunga, 9 — *Album* — Mario Ghisio, Pavia, corso Vittorio Emanuele, 16 — *N. 9 Giovanni Ferraris, Torino, via Cibrario, 9 — N. 4 Lucio Perghem, Trento, via Lunga, 9 — *N. 6 Giuseppe Guadagnini, Roma, via Lucullo, 2 — *N. 6 Giacomo De Micheli, Milano, via Giulio Uberti, 1 — *N. 6 Luigi Briasco, Arenzano, corso Umberto, 1 — *N. 6 Renato Timeus, Trieste, via Istituto, 27-111 — *N. 6 Guido Beer, Ancona, piazza Cavour, 8 — *N. 9 Robert Walther ingegnere, Naters (Vallese) — *N. 6 Franco Bogge, Occhieppo Superiore (Biella) — *N. 13 Bertrand Streuli, Horgen (Svizzera) — Emilio Bionaz, parroco, S. Nicolas des Six Voies Villeneuve (Aosta).

I concorrenti il cui nome è a lato contrassegnato da un' asterisco sono stati premiati con una artistica targhetta di bronzo avendo fornito il minimo prescritto dal Regolamento del Concorso.

Elenco dei premiati della Categoria del T. C. I. al Concorso internazionale di fotografia della Sezione del C. A. I. di Biella.

PREMIO DI L. 200: Fotografie N. 25: Ugo Sella, Cossato (Biella).

PREMII DA L. 100: Fotografie N. 18: Giovanni Sperotto, Vinadio (Cuneo) — N. 12 E. Meerkamper, Davos Platz (Svizzera) — N. 12 avv. Angelo Sullam, Venezia, S. Felice, 3829.

PREMII DA L. 50: Fotografie N. 26: dott. Giovanni De Poloni, Cison di Valmarino (Treviso) — N. 28 prof. Lino Vaccari, Tivoli (Roma).

MEDAGLIE D'ARGENTO: Fotografie N. 18: Giannetto Cecchini, Siena, via Ricasoli, 27 — N. 14 ing. Erminio Sella, Biella, S. Gerolamo — N. 28 avv. Carlo Peretti, Torino, R. Pretura, VII Mandamento.

MEDAGLIE DI BRONZO: Fotografie N. 11: Stefano Bricarelli, Torino, via Cernaia, 30 — N. 6 Franco Bogge, Occhieppo Superiore (Biella).

Alla Sezione del C. A. I. di Biella il T. C. I. ha pure inviato a titolo di riconoscenza per l'ospitalità una targa artistica speciale.

Fu nel plenilunio di maggio, uscendo dal giardino di villa Salviati a porta San Gallo, che il cavalier Jacopo Bandelli lanciò la proposta. La sua vettura automobile ci attendeva al cancello, la bella notte chiara invitava e Lady Sheriman sollecitò vivamente donna Amalia perchè acconsentisse alla gita improvvisata sull'Apennino. C'inoltrammo dunque sulla vecchia strada granducale che conduce a Bologna, ormai non battuta che dai birocci di val di Sieve e dal traino dei legnaioli di Scarperìa.

Eravamo in cinque, le due signore, il cavaliere, io e lo *chauffeur*, un bravo ragazzotto che non aveva sin'allora al suo passivo nessuna catastrofe nè al suo attivo nessuna fuga romantica.

La luna saliva dai colli di Fiesole piovendo la sua bianca melanconia sulle basse boscaglie e sui giardini di rose: una notte incantevole, senza vento, senza rumore se non di lontane cascatelle d'acqua.

Lady Sheriman tuffava il volto nel gran mazzo di fiori composto a villa Salviati, facendosene schermo contro l'aria e la polvere.

— Non correte troppo — aveva raccomandato donna Amalia allo *chauffeur*.

— Mia moglie è del vecchio patriziato fiorentino che amava andare e far tutto pian piano — aveva osservato ridendo il cavaliere alla Lady.

— Non come me — disse questa mettendo una mano fra le mani di donna Amalia, quindi rivolta ad essa: — Voi, amica mia, avete paura?

— Sì — rispose con una certa secchezza donna Amalia.

Com'eran diverse! D'una bellezza ardita e procace l'inglese che della sua razza aveva il mento un po' quadrato e quel modo curioso d'atteggiar le labbra come a correggere l'asprezza gutturale dei suoni; l'assomigliavo a Lady Hamilton anche per lo sguardo umido e divoratore, mentre donna Amalia mi rendeva alla fantasia l'immagine di Lucrezia Tornabuoni con quel sorriso severo e jeratico quasi, che imprimeva un segno doloroso alla piega del labbro, con quella fronte liscia che pareva di marmo e con quel viso profilato e ovale di madonna del quattrocento. Avevano entrambe avvolto il capo in un velo grigio che imprigionava sulla nuca di donna Amalia un grosso nodo di capelli neri e lucenti e che fermava sulle tempia e sulle orecchie di Lady Sheriman una fuga di riccioli dai riflessi di rame.

Jacopo Bandelli, di lietissimo umore, teneva la conversazione nominando le ville biancheggianti fra il verde dei colli e illustrando gli avanzi di quella d Pratolino, dove Bianca Cappello si ritirava distillar filtri e pozioni e, come vuol la leggenda a comporre il famoso cosmetico della giovi nezza macerando la carne dei neonati.

Attraversando Vaglia sepolta nel sonno e ch non ha altra storia di quella della sua piev dugentesca flagellata dalle guerre di fazioni di popoli, raccontavo a donna Amalia d'esse pur una notte per ivi passato, venendo pede stremente da Bologna, quando vi compievo miei studî, e anelando di salutar le torri di Fi renze all'alba. Errare alla ventura era stat fra le più forti passioni della mia giovinezza imboccare una strada e percorrerla sino al l'estremo era per me come il conquistarla, farla mia di diritto passo a passo e mi pareva superando montagne e luoghi silvestri, d'esser il pioniere di nuovi mondi. Non ancora m'avev insegnato il profondo e geniale solitario di Ca sola Valsenio, ma io forse l'intuivo istintiva mente che s'incontrano più idee per una strad in un giorno che per cent'anni in una università

— E quant'hai impiegato a venir da Bologn a Firenze? — mi chiese il cav. Bandelli.

— Due giornate e mezza — risposi.

— Avrai avute le gambe rotte.

— Affatto, ero buon camminatore allora.

— In ogni modo — concluse il cavaliere — sessanta ore son lunghe a far tanta strada quant noi adesso se ne potrebbe fare in tre e anch meno, se non fosse la prudenza di mia moglie

— Come mi piacerebbe provare — interrupp la Lady con un fremito per tutto il corpo, e l *chauffeur* impugnò la leva in attesa dell'ordin d'accelerar la marcia. Ma donna Amalia taceva Sentivo che malgrado le apparenze cordiali un sorda ostilità divideva le due donne.

Oltre la villa di Cafaggiolo, dove Piero de Medici, geloso di Bernardo Antinori, uccise l bella moglie Eleonora di Toledo, l'automobil attaccò sbuffando e scoppiettando la china d Monte Carelli, donde discendevano i mulattier coi pesanti carichi di fascine e il loro scostarsi s'ac compagnava con un diluviar d'ingiurie e di bestem mie soffocate e travolte tra il fumo e la polvere

— E' il passato che saluta l'avvenire — disse il cavaliere scrollando le spalle, poi m chiese: — Ti diverti ancora d'andare a piedi?

— Ogni volta che posso, ma certo non ho più la volontà e le gambe di vent'anni sono. Oggi si corre e non si cammina più, si fa presto e si sogna meno.

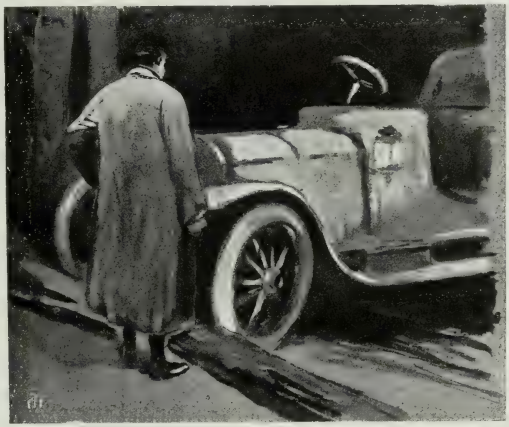
— Caro mio — ribattè Jacopo Bandelli — si sogna di più alla quarta velocità che trascinandosi a cinque chilometri l'ora, e le impressioni son sempre tanto più vive quanto più rapide. Quand'io mi lancio a corsa, mi par che la vertigine mi sollevi dall'umanità, mi tolga dal fango e dalle miserabili passioni della terra, sento dentro di me agitarsi tutto l'orgoglio della mia superiorità su coloro che lascio sgomenti dietro di me. Tu t'illudevi di conquistare nuovi mondi, a me par, superando lo spazio, di giungere all'infinito nell'ebbrezza d'un volo.

Lady Sheriman approvava calorosamente immedesimandosi nella foga parolaia dell'ospite che continuò:

— E tornando alle impressioni, io sostengo, a mo' d'esempio, che le vedute dei luoghi pittoreschi, che i magnifici panorami dalle vette si godono maggiormente intraveduti nella corsa che stancandosene gli occhi col progredir lentamente; io ne porto via il desiderio invece di quella sazietà che non mi si farà più ritornare. Non è forse vero, lady?

— Dite bene — asseverò questa con una strana intonazione di voce — ciò che si ha comodamente non si desidera più.

Dagli occhi di donna Amalia balenò un lampo, ma subito le ciglia si riabbassarono e lo spensero; essa si volse a guardare in mezzo alla vallata tutta bianca di luna la rocca dei Cattani e dei Visconti forte su Barberino di Mugello, dove la Nencia accendeva un giorno l'estro poetico del magnifico Lorenzo.



LO «CHAUFFEUR» ERA GIÀ IN PIEDI....

Un cane balzò dal ciglio della strada abbaiando stupidamente contro la vettura e ne fu travolto: una leggera scossa, un guaito, più nulla.

— Povera bestia! — esclamò la lady.

— Meglio sotto le ruote che attaccato ai polpacci — disse filosoficamente Jacopo Bandelli. In questo ammetterai un vantaggio dell'automobilismo — mi soggiunse.

Vantaggio indiscutibile dato che il miglior amico dell'uomo è anche il peggior nemico del democratico viandante. Quando codesti insopportabili gendarmi a quattro zampe comprenderanno che chi va per la propria strada può esser anche un galantuomo che non ha da render conto a nessuno dei fatti suoi, arrischieranno meno pedate e meno travolgimenti.

Si saliva a novecento metri e cominciava a soffiare un vento gagliardo spingendo un po' di nuvolaglia sulle lucide creste di Monte Faggio e di Monte Gazzarro. Il sibilo divenne più formidabile infrangendosi contro il muraglione che protegge il passo della Futa, poi s'acquetò. Donna Amalia pareva assopirsi incantucciata in fondo alla vettura. Lady Sheriman, seduta di fronte a Jacopo Bandelli, lasciò cadere il fazzoletto; questi rapidamente si curvò a raccoglierlo sfiorandole con la bocca la mano ch'essa aveva lasciato pendere lungo il ginocchio. — Donna Amalia si scosse e soffocando un grido disse stranamente: — Andiamo, via, se piace alla nostra amica.

L'automobile prese lo slancio sulla breve discesa. Poco oltre l'antica fermata di posta di Covigliaio, dal bivio di Firenzuola, sbucò traballando una strana carrozza tutta chiusa e nera, sostenuta sulle altissime ruote posteriori da grosse cinghie di cuoio. Al nostro appressarsi si trasse in disparte e, sopravanzandola, mi parve di scorgere sullo sportello un grande stemma a colori fra dorature scrostate. Due cavalli dell'Apocalisse, tant'eran lunghi, sfiancati e pieni di guidaleschi, trascinavano la carrozza penzolando il collo, il muso e la lingua e piegandosi sulle zampe a ogni passo; il cocchiere agitava blandamente la frusta sulle loro groppe e nessuno dei tre si volse a guardarci. Nè noi vi ponemmo maggior attenzione, chè sulle strade dell'Apennino non è difficile imbattersi in tali antiquati veicoli, scartati dalle rimesse padronali per finire i loro giorni al servizio dei grossi mezzadri e dei mercanti foresi.

— *Thank you* — disse lady Sheriman con un amabile sorriso a Jacopo Bandelli riprendendo il suo fazzoletto.

Udii come un singhiozzo represso: — Donna Amalia — chiesi premurosamente — non vi sentite bene?

— Anzi benissimo — rispose — questa corsa mi scuote, mi eccita. Avanti, più presto.

— Adagio, cara, stavolta — consigliò il cavaliere — qui la strada è fatta a nastro e bisogna andar con cautela.

— Ah ah, chi ha paura adesso! — interruppe donna Amalia con un'aspra risata che mi fece veramente paura. — E voi, lady?

— Io mai — ribattè costei imperturbabile.

— Avanti dunque — ordinò imperiosa donna Amalia allo *chauffeur*.

— Mia moglie impazza — borbottò Jacopo Bandelli.

Pietramala disparve come in un turbine; la macchina divorava l'erta della Raticosa ansando, sobbalzando; lo *chauffeur* s'inebbriava della propria sicurezza nel guidare il mostro possente e nel vincere la difficoltà del percorso. Ma proprio, appena superato il passo, dove in uno stretto gomito vi prepara la discesa di Filigare, un improvviso ostacolo si parò davanti; la furia del vento aveva fatto scivolare nel mezzo della strada alcuni tronchi accatastati sul margine. Non v'era più tempo d'arresto e l'automobile si cozzò contro sollevandosi e sbandandosi; noi fummo sbalzati nel prato sottostante.

Rimessomi dallo sbalordimento, vidi le due signore distese fra l'erba e Jacopo Bandelli che, trascinandosi a stento, tentava di soccorrere lady Sheriman. Lo *chauffeur* era già in piedi sulla strada, davanti alla sua macchina che pareva lo irridesse col rumoroso tremore dei motori; egli guardava immobile, istupidito e il sangue gli colava abbondante da una ferita alla fronte.

Salvo qualche ammaccatura, non mi ero fatto gran male; dissi al cavaliere che si occupasse di sua moglie che alla Lady avrei provveduto io. Egli obbedì confuso come chi sia colto in fallo; si lamentava di una trafittura al ginocchio, ma quella era cosa di minor momento.

Girai l'occhio dattorno in cerca d'aiuto, ma i radi casolari di pietra sparsi sul declivo e nel prato erano aperti e vuoti, non anima viva, non un gocciolo d'acqua da spruzzar sul volto alle signore. Non osavo slacciare la lady conoscendo la *pruderie* inglese anche nelle più gravi contingenze e le battevo piccoli colpi sul dorso delle mani nella speranza di richiamarla da un breve deliquio.

scenario, nella luce smorta, Manon e Des Grieux sperduti nella landa americana e mille istorie d'amanti disperati ritornavano nella mia memoria.

D'un tratto mi giunse all'orecchio il pesante zoccolio di due cavalli e poco dopo in cima al passo della Raticosa spuntò la carrozza che avevamo sorpassato. Così cupa, così lenta e così grave, essa avanzava come un carro funerario, non so perchè un brivido di freddo mi corse dalle spalle ai fianchi e un folle terrore mi prese. Ma poi che la carrozza fu vicina e rividi i due grandi cavalli sfiancati e il cocchiere che agitava blandamente la frusta sulle loro groppe e riudii l'arrotio traballante in un rumor di

DONNA AMALIA NON RINVENIVA ANCORA....

— Potete correre a Monghidoro in cerca di un medico? — gridai allo *chauffeur*. Ma costui non udiva, nemmeno s'accorgeva del sangue che gli imbrattava la faccia; col berretto di pelle rovesciato sul collo, gli occhiali sollevati sulla testa egli continuava a guardare la macchina col profondo avvilimento di chi si senta disonorato per sempre.

Dove eravamo? A quell'altezza, in quella notte chiara, fra quel silenzio di morte mi pareva d'essere completamente staccato dal mondo reale e di rivivere un sogno fatto in tempo immemorabile. Io era curvo su d'una bellissima donna inerte, di cui il giorno prima ignoravo l'esistenza e poc'anzi avevo sorpreso un segreto del cuore; rivedevo come in fondo a un

ferraglia, pensai fosse il buon senso che veniva in soccorso dell'inconsideratezza. Per quanti secoli e per quante strade era esso passato senza fretta, senza urti e senza cadute?

La carrozza si fermò a pochi metri dall'automobile, e una vocina stridula chiese dall'interno: — Bista, che c'è?

— Eccellenza, uno di quei cosi che fanno la solita fine — rispose pacato l'auriga schioccando la frusta.

Allora la portiera s'aperse adagio adagio, si sporse una testa bianca, poi un esile corpo e apparve, come staccandosi dalla nera cornice d'un ritratto ottocentesco, la più bizzarra delle figure. Sotto una parrucca di seta bianca col piccolo codino a fiocco annodato s'incartapeco-

riva una faccia sbarbata e dal naso prominente: una gabbanella di velluto nero bordata e ricamata scendeva sino al ginocchio dove le calze grigie eran fermate dall'allacciature delle brache; sulle scarpette quadrate luccicavano larghe fibbie d'argento. Dalle maniche e dal collo usciva il candore del pizzo. Lo sconosciuto venne verso di me quasi saltellando e appoggiandosi a una lunga canna d'India dal pomo d'avorio; levò poi l'occhialetto con lenti tonde smisurate e dal manico intarsiato d'argento e guardando curiosamente domandò: — Vostra signorìa è capitata male?

La mia meraviglia stava per mutarsi in ilarità; non era uno scherzo, non era allucinazione, quella comica figura si animava, si moveva per virtù propria, e dalla sua bocca erano effettivamente uscite le parole che avevo udito: « Vostra signoria è capitata male »? Ma come pareva venir di lontano quella voce, portata dal vento o da un'eco!

Un fioco sospiro di lady Sheriman mi richiamò alla realtà della triste situazione: — Signore, dissi, un malaugurato incidente ci ha fatti rovesciare dalla nostra vettura. Due gentildonne sono qui prive di sensi e urge l'opera di un medico, vuol lei favorirci la sua vettura per trasportarle al prossimo posto?

M'accorgevo d'usare anch'io un linguaggio arcaico, quasi mi fosse imposto davanti a quell'antico personaggio che, rivolto al cocchiere, gridò con la sua vocina stridula: — Bista, la mia farmacia.

Il cocchiere si curvò fra le gambe e trasse fuori una cassetta di mogano, della forma e della grandezza di quella che servono a custodire i pezzi del giuoco degli scacchi, e la porse silenziosamente al vecchio.

Questi, pur senza fare altre parole, ne tolse un'ampolla, slegò la cordicina che assicurava sul tappo un involucro di cartapecora e col liquido che si conteneva soffregò le tempia, le narici e le labbra di lady Sheriman; poi, senza aspettarne il risultato, si portò presso donna Amalia.

Qualche istante dopo la lady battè le palpebre e riaperse gli occhi mormorando: — *Where be, my dear?* — Ma, subito, accorgendosi d'essere sorretta da me, cercò di sottrarsene e di rialzarsi da sola.

Frattanto il vecchio, aiutato dal cocchiere, era andato a lavar la ferita dello *chauffeur* e gliela medicava con filaccie su cui aveva sparso alcune gocce di un'altra ampolla.

Donna Amalia non rinveniva ancora, Jacopo Bandelli le aveva tolto il velo e il cappello e ne teneva sollevata la testa, appoggiandosela al ginocchio; la treccia si era sciolta in un'onda fluttuante sulle spalle e sulle braccia e il volto, illuminato dalla luna, splendeva d'una bellezza d'alabastro.

Lady Sheriman era già in piedi, si ricomponeva le vesti e mostravasi sdegnosa d'essersi data in ispettacolo. Il vecchio accorse da lei con un bicchiere in cui aveva versato alcune goccie d'un liquore: — Vostra signoria — disse — si conforti il sangue e lo spirito.

— Grazie — rispose la lady respingendo il bicchiere — sto già bene.

Il vecchio scosse la testa senza replicare, s'appressò nuovamente a donna Amalia, le toccò la fronte con l'atto gentile di un padre, ascoltò il respiro che le usciva tormentosamente dalla gola serrata dal singhiozzo, poi disse gravemente a Jacopo Bandelli: — La signora ha molto male al cuore.

....LA PIÙ BIZZARRA DELLE FIGURE.

Gli sguardi del cavaliere e della lady s'incontrarono un attimo e c'era in essi qualche cosa di cattivo e di tormentoso.

— Come potete asserire? — chiese bruscamente il cavaliere al vecchio.

— E' molto che soffre e che la fanno soffrire — replicò il vecchio, ed io capii che egli si era già impadronito del dramma di quelle tre coscienze. Vidi lady Sheriman impallidire e la bella testa di donna Amalia sobbalzare percossa dal tremito delle ginocchia di Jacopo Bandelli.

— E' vostra moglie? — gli domandò il vecchio.

— Sì.

Il vecchio prese un'altra ampolla, ne umettò le labbra a donna Amalia, poi disse al cavaliere: — se non vi dispiace, soffiatele in bocca un po' della vostra anima.

Lady Sheriman volse le spalle; Jacopo Bandelli, come soggiogato dalla volontà del misterioso personaggio, impresse la sua bocca sulla bocca di donna Amalia. Un bacio fremente scoccò nell'aria, il corpo di donna Amalia si rizzò come spinto da una molla e ricadde fremente sul petto del marito che se la strinse al cuore, chiamandola coi nomi più dolci, coi nomi più soavi che sappia trovare un innamorato.

Era questo un giuoco di magìa: fuori di me investii il vecchio che rinchiudeva sorridendo soddisfatto la sua scatola:

— Ma chi siete voi?

— Il marchese di Camaldoli, gran ciambellano di S. A. R. Pietro Leopoldo, granduca di Toscana — declinò egli con bell'inchino, e fece per salire nella sua carrozza.

Scortesemente lo fermai per un braccio.

— Che desidera ancora da me Vostra si-

gnoria? — fece egli minacciando di cadere per la scossa improvvisa.

— Il signor marchese si burla di noi — dissi — Pietro Leopoldo è morto da oltre cent'anni.

— Ed io son vivo da oltre centocinquanta — replicò il vecchio con alterezza e con energia; il suo debole braccio mi parve dissolversi nella mia stretta e lo lasciai prontamente balbettando qualche scusa.

Il marchese di Camaldoli sedette nella carrozza tenendo con cura sulle coscie la sua scatola magica.

— Vojaltri ragazzi — disse bonariamente — incominciate appena ora ad imparare di viaggiare; le ferrovie vi hanno guastato e avete perduta la scienza delle strade. Non è sempre correndo che si arriva, e quando correndo si scappa s'arrischia di non tornare più indietro, come sa l'ultimo granduca che galoppò per questa strada cinquant'anni or sono. Ma ai tempi di Pietro Leopoldo eravamo più avveduti e più saggi conoscendo il mondo meglio di voi, cui non importa che la meta. Arrivare è oggi la preoccupazione, partire era la nostra, e i più grandi viaggi, mi si creda, non son quelli che compiono codeste macchine pazze (egli accennava all'automobile), chè noi s'arrivava lo stesso alle ambascerie di Parigi, di Vienna e di Pietroburgo così lindi e incolumi com'eravam partiti. Tutto avevam preveduto, a tutto avevam provveduto e nulla ci sorprendeva, nè calore, nè gelo, nè pioggia, nè vento, nè fame, nè sete, nè contagio, nè rovina, nè avventura, nè pericolo. Ecco la nostra inseparabile compagna di viaggio.

Il vecchio mostrava la cassetta, la riapriva e indicava ad una ad una le venti ampolle disposte fra doppia fila: — Ecco l'olio di spasimo contro le convulsioni dei nervi, l'olio di fuoco contro le scottature e le screpolature, l'olio di stomaco che lo rimette, l'acqua di petecchie contro le febbri putride, il giulebbe perlato che ridà gli spiriti vitali, la polvere contro i veleni, il balsamo contro le ferite, l'elisir *vitae* che ricrea lo spirito.

E sollevava ogni ampolla, guardandola amorosamente, rimettendola con ogni cura al suo posto, nominando altri olî, altri unguenti, altre polveri miracolose.

— Ecco — seguitò — le ultime goccie dell'elixir *proprietatis* della fonderia di S. A. R. Quando saran finite queste sarò finito anch'io e tutto il mio tempo si seppellirà con me. Ancora un anno, forse meno e nessuno più saprà la ricetta di tal balsamo, il vero degli antichi, che scaccia la melanconia, preserva da ogni malanno, acutizza l'intelletto e ogni altro senso, restaura e prolunga la vita, conserva la vecchiezza.

Jacopo Bandelli sopraggiungeva allacciando con un braccio il corpo di donna Amalia che si abbandonava sulla sua spalla stanca e beata.

Lady Sheriman s'era tratta in disparte, mentre alcuni montanari sopraggiunti liberavano la strada dei tronchi abbattutivisi, e lo *chauffeur* riparava lestamente i pochi guasti subiti dall'automobile.

— Le son grata per la vita, signor marchese — disse donna Amalia.

E il vecchio, baciandole galantemente la mano rispose:

— Era dovere d'un cavaliere che ancor sopravvive a se stesso render servizio a una bella dama. — E porgendole l'ultima ampolla: — Questo serbate come ricordo dell'avventura, poi che sulle vostre labbra rinnovò il miracolo. Alla mia età non mi può più servire. — Scosse tristamente il capo e dopo un silenzio riprese: — Nessuna delle vostre signorie fortunatamente non ha più bisogno dell'opera mia, quindi mi congedo. — E al cocchiere che era rimontato a cassetta, impugnando la frusta e le redini gridò con la sua vocetta stridula: — Bista, si fa giorno, torniamo a casa.

La greve carrozza girò traballando, uno schiocco di frusta incitò i cavalli, una mano tremante si sporse a salutarci, e il marchese di Camaldoli scomparve nei freschi colori dell'alba che spegnevano sulla vetta dei Tre Poggioli le mille fiammelle della notte.

Eravamo rimasti lì immobili, esterrefatti, senza fiato; donna Amalia guardò l'ampolla e con un grido di stupefazione lesse sul coperchio: *Filtro d'amore*. Ma tale fu l'impeto con cui Jacopo Bandelli tornò ad abbracciarla che lady Sheriman si coperse il volto protestando con uno *shocking* pieno di dispetto, e l'ampolla cadde spezzandosi.

***

— E poi? — chiederà incredulo qualcuno fra gli ascoltatori.

— L'avventura è ormai finita; nè lady Sheriman s'è fatta confortar da me, nè donna Amalia ha arrossito per la riconquista coniugale compiuta in presenza d'estranei — rispondo candidamente a mia volta.

Fu nel piccolo e ricco museo, con tanto amore raccolto dal conte Carlo Bazzero di Milano che fra armi e armature e cimeli del buon tempo passato ebbi occasione di vedere il raro esemplare d'una cassetta farmaceutica adoperata per viaggio nel secolo decimottavo e forse davanti alla fantasia è risuscitato il vecchissimo marchese di Camaldoli.

SILVIO ZAMBALDI.

AEROSTATICA
AERONAUTICA
AVIAZIONE

PRIMO
ANNUARIO dell'AERONAUTICA
del Touring Club Italiano
Ordinazioni e Vaglia alla sede del T. C. I. — Milano.

PREZZO
Lire SEI
ridotto
a Lire TRE
pei Soci
del T. C. I.

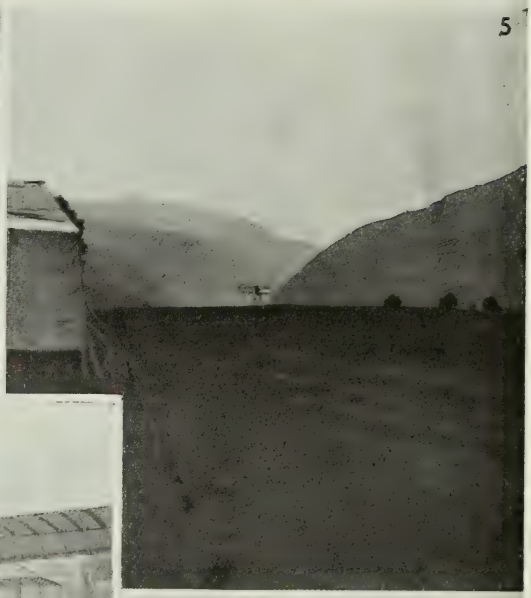
La Traversata aerea delle Alpi

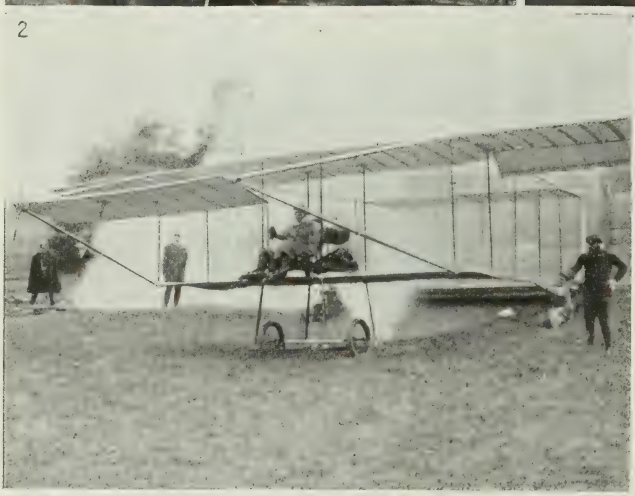
(L'attesa degli aviatori e del pubblico a Briga).

1. Il campo di slancio e gli « hangars ». — 2. A zonzo fra gli « hangars » scrutando il tempo. — 3. La folla curiosa si assiepa innanzi alla rimessa di Chavez. — 4. L'aviatore Cattaneo fra i gendarmi svizzeri, incaricati di vigilare affinchè nessuna fuga abbia ad avvenire per le vie del cielo. — 5. Farman e Weymann tengono dietro con lo sguardo al primo tentativo di Chavez. — 6. Il Commissario cav. Arturo Mercanti fa da cicerone ai giornalisti spiegando l'itinerario che gli iscritti alla « Traversata » dovranno tenere. — 7. Aspettando il bel tempo i giornalisti si dedicano agli « sports » atletici. — 8. La squadra degli automobili nelle adiacenze della spianata di « slancio ».

La Traversata aerea delle Alpi

(I tentativi di Weymann).





1. Farman applica gli ultimi «ritocchi» al biplano di Weymann. — 2. Pronto per la partenza. — 3. Il biplano si innalza. — 4. All'assalto del Colle del Sempione. — 5. Il ritorno alle ore 18,30 dopo il vano tentativo.

(L'epico volo di Chavez).

1. Chavez, un momento prima di partire. — 2. A pochi metri dalla partenza. — 3. Il monoplano valica la prima punta del Sempione. — 4. Il meraviglioso e terribile volo traverso la valle Vaira. — 5. Lo sbocco e la discesa trionfale ad Iselle. — 6. Lo sciagurato atterramento a Domodossola.

Quale magico squillo di trionfi umani nella giocondità di queste tre sillabe!

Salve, o vendemmia. O segno dell'inesausta liberalità della terra; offerta perenne di giovanilità e di forza a questa vecchia e stanca razza di viventi; noi ti amiamo sempre poichè tu ci fai più semplici e più buoni come tutto quanto viene dalla benigna maternità del suolo. Noi ti amiamo perchè fra i raccolti costituisci il raccolto per eccellenza e più lietamente adombri l'espressione simbolica d'ogni scopo raggiunto, d'ogni sforzo premiato, d'ogni festa meritata.

E poi la vendemmia è *nostra* ed in armonia col temperamento delle schiatte mediterranee. Bacco e Noè sono due Numi indigeti. Abbiansi gli altri popoli la birra, le brume e... la filosofia. Noi ci teniamo paghi del buon vino e della visione pratica e lucida del vivere che ne danno i limpidi cieli sotto cui verdeggia la ricchezza dei pampini.

La vendemmia è rimasto un rito festoso nonostante tutto — anche se, per molteplici cause, di natura direttamente agricola e genericamente economica, il vendemmiatore ha perduto molte ragioni della sua esultanza.

Chi non lo sa? I tempi si son fatti difficili.

Una volta (nè occorre risalire molto lontano) bastava che il vignaiuolo piantasse la vite, che l'educasse conforme le discipline primordiali trasmessegli di generazione in generazione.

Non c'era altro da aspettare se non che il sole e le pioggie del buon Dio si avvicendassero regolari e facessero fiorire e maturare i bei grappoli dolci e succosi. La vendemmia, col permesso, naturalmente, della grandine, giungeva infallibile quale coronamento d'una fatica serena e d'una paziente attesa. Ed era per lo più abbondante e rimuneratrice.

L'età dell'oro è sempre stata — io credo — un'immagine essenzialmente rurale. C'è in essa tutta la psicologia dell'agricoltore. Ed il contadino ci crede ancora come ad un'èra assai meno remota del favoleggiato regno di Saturno.

L'età dell'oro, pel contadino delle nostre regioni vinicole, rimonta nel passato non oltre quattro decennî. I vecchi l'hanno vissuta e ne parlano ancora con la compiacenza nostalgica ed insistente... dei vecchi e dei contadini, che sono i migliori e più tipici *laudatores temporis acti*.

Allora, oh allora le uve ignoravano le malattie. La peronospora, la crittogama, la filossera, la carie e tutte le altre maledizioni che si sono abbattute in seguito sulla vite e che la insidiano ora crudelmente nelle radici, nelle foglie e nei frutti, non si sognavano neppure.

E' vero che anche noi agricoltori — soggiungono i vecchi — eravamo allora più sani di corpo e più tranquilli di spirito. E' probabile che i vizi ed i morbi degli uomini si siano propagati dalle piante.

I grappoli occhieggiavano di tra le foglie sani e lindi ch'era un'ammirazione a vederli.

E com'era facile ed economica a quei tempi la bisogna del contadino! C'è voluto il progresso a renderla complicata e dispendiosa. Lo zolfo ed il solfato di rame costano un occhio del capo, i *giornalieri* pretendono d'essere ben pagati, l'agente delle tasse non fa sconti — ed il proprietario che ricava appena le spese dal raccolto è costretto, se vuol sbarcare il lunario, ad oberarsi di debiti. E poi — continuano essi — ai nostri tempi non c'erano tante astruserie di mercato.

La vendemmia era buona? Ebbene, ricavavi molto. Riusciva scarso il raccolto? E il guadagno era più limitato. Almeno ci si capiva qualche cosa e l'agricoltore sapeva già in anticipo quello che dovesse aspettarsi.

Ma ora! Se la vendemmia è magra hai poco da vendere e se l'annata è più benigna i prezzi rinviliscono. In entrambi i casi, la delusione e la miseria!

Sono queste delle geremiadi che vi sarà occorso di ascoltare tutte le volte che dalla città ritornate al paesello nativo tuffato nell'onda smeraldina dei vigneti.

C'è in tutto questo una parte di esagerazione ed una parte di verità.

Certo, la coltura della vite si è resa e va sempre più rendendosi scarsamente compensatrice. Nè io starò qui ad enumerare le cause che hanno determinato questo innegabile fenomeno di decadenza. E' indubitabile ad ogni modo che, specialmente in Italia, si produce ormai più vino di quanto se ne consumi. Senza contare che molto del vino bevuto nelle grandi città ha con l'uva un rapporto di dipendenza alquanto discutibile.

Nonostante ciò — ripeto — l'atto della vendemmia non smentisce la letizia delle proprie origini.

Quando, passando in bicicletta, in automobile, in treno o semplicemente sul caval di San Francesco, a piede dei colli ove s'arrampino i bei filari pampinosi, voi ascoltate le voci limpide delle villane stornellanti a piena gola come allodole ebbre di sole o vi giungono gli accordi gravi dei cori maschili — una segreta convinzione, vi accerta che quelli sono segni d'una legge di gioia spensierata la quale permane a dispetto

dell'animo nostro mutato e delle mutate circostanze e che in quei canti il ritmo folle del ditirambo resuscita dalle dimenticate profondità dei secoli.

C'è una forte, una trionfante vibrazione di giocondità in quella musica, che va oltre il sentimento personale dei cantori e delle cantatrici: sembrano quasi quei cori e quegli stornelli un inconsapevole ringraziamento delle creature umane alla bontà nutrice e protettrice della terra.

E' il clima dolce d'autunno, sono gli azzurri teneri ed i tramonti d'oro del cielo ottobrale che fan fiorire così spontanea l'allegria nei cuori e sulle labbra? Eppure i canti di gioia rompono anche il grigio ed umido spessore delle nebbie allorchè ottobre manifesta i suoi malumori.

Dicono quei canti la promessa e l'anticipo dell'esilarante piacere che dai canestri colmi d'uva bionda e scura sarà poscia infuso in chi berrà il vino generoso che dovrà stillarne? Eppure molti di quei lavoratori probabilmente non ne berranno, ed alcuni non potranno neanche ricavarne del pane in quantità sufficiente.

Il fatto è ad ogni modo che la letizia è l'espressione comune e caratteristica della pratica vendemmiale, sia che si manifesti, come avviene nelle regioni settentrionali, con un grave accento di solennità quasi religiosa, sia che zampilli esuberante ed irresistibile di balli e di follia nelle terre là ove i latini ed i greci celebrarono sfrenatamente le loro *Vinalia* ed i loro *Baccanali* trionfanti d'arte e d'amori.

C'è un proverbio che senza avere la venerabile età degli altri adagi (e se ne capisce facilmente il motivo, essendo un proverbio... turistico) ha però diritto a non minore autorità. Esso dunque sentenzia: Luglio al mare, agosto in montagna, settembre ed ottobre in campagna.

E' però un proverbio di lusso. Giacchè, se è possibile e legittimo alla media dei cittadini di evadere, per un periodo più o meno prolungato, dai calori asfissianti della città nel corso dei primi due mesi citati, diventa un problema addirittura insolubile per tutti quegli infelici che non possedono poderi e non vivono di rendita, uniformarsi all'ultima parte del sullodato proverbio.

Così, se si vuol far vendemmia è mestieri contentarsi, chiamando a raccolta i ricordi gastronomici della vostra infanzia (se siete nati in campagna) e tutti i sussidii d'una fantasia ben disposta; contentarsi, ripeto, di quella miseria d'uva che i fruttivendoli vi cedono parsimoniosamente ed a peso d'oro.

A meno che non vogliate accettare (i milanesi ed i romani specialmente lo sanno) l'invito un poco iperbolico di *vendemmiare*, pubblicato a lettere di scatola sulle cantonate da qualche oste suburbano.

La raccolta dell'uva. - Il trasporto nelle ceste.
Il ritorno a lavoro terminato.

Vi sarete tolto il gusto d'assaggiare l'uva grama e tisicuzza di quelle pergole e dopo avere sperimentato come si pagan salati i piaceri campestri... in città, tornerete a casa vostra con qualche delusione di più e con parecchie lire di meno.

Confessiamolo dunque con invidia: la vendemmia è lusso da gran signori e da... contadini; da contadini sopratutto, giacchè essi soltanto sono i sacerdoti di questa solennità.

La gente di campagna compie quest'atto augusto con l'amore ch'essa porta al proprio mestiere e che sembra renderli consci dell'alta poesia onde la vendemmia si avvolge, poesia che nessuna letteratura potè mai rendere abbastanza.

Quanti singolari costumanze, quante tradizioni curiose sono attaccate a questo periodico uso e come riuscirebbe agevole ed interessante in questo gesto, nel quale culmina la vita agricola, studiare la psicologia ed indagare la storia delle diverse popolazioni rurali!

Nel settentrione d' Italia ove, per essere divisi i terreni viticoli in piccole proprietà, l'amore alla terra ed ai frutti si esplica più direttamente — il contadino procede da sè, coadiuvato il più delle volte soltanto dai membri della propria famiglia e più di rado da salariati immigranti per la circostanza dalle plaghe finitime, ad operare il raccolto.

Le donne, il capo ravvolto da un ampio fazzoletto, le gonne tirate sui fianchi e scoprenti le forti ed aduste gambe oltre la caviglia, staccano con un coltello od un paio di forbici l'uva dai tralci e ne riempiono dei canestri semisferici. Gli uomini, quando non le aiutino in questa non rude faccenda, si caricano i cesti ricolmi, due alla volta, appendendoli per il manico ai capi di un'asta di legno leggermente ricurva ed elastica ch'essi mantengono in bilico sull'omero.

Discesa l'erta al confine della breve vigna (le vigne come è noto popolano per lo più le estreme ondulazioni dell' Apennino) vuotano i canestri su una stuoia, ove è fissato per così dire il punto di ritrovo dei raccoglitori ed ivi l'uva s'ammucchia in un cumulo che, crescendo, assume la forma rigidamente geometrica di un parallelepipedo.

Poscia quell'edificio rosso e dorato, così diligentemente costruito, andrà distrutto; le uve verranno caricate sulla bigoncia e condotte nei magazzini dei grossi negozianti esportatori a cui di solito è venduta o trasportate sull'aia della modesta abitazione del colono per essere pigiata.

Il pranzo dei vendemmiatori.

La monda delle uve fine.

Le cantine del piccolo proprietario hanno di rado la capacità sufficiente a contenere tutto il raccolto d' una sola vigna. Ne consegue che il coltivatore è costretto a vendere il proprio prodotto a costo di vederselo marcire sui tralci.

Molti anni sono, l'apertura della vendemmia era fissata dall'autorità ed un valletto del Comune girava nel giorno stabilito per le vie del paese, bandendo la buona novella a squilli di tromba o rulli di tamburi.

Oggi l'uso è stato abbandonato, ma in qualche luogo piccolo ed isolato del vecchio Piemonte che a fatica si rassegna a spogliarsi del passato, il banditore ha conservato l'ufficio di annunciare ogni giorno i prezzi dell'uva stabiliti dalla media del mercato (*mercuriale*).

Nell'Italia Centrale — segnatamente in Toscana e nelle Marche — la coltivazione dei vigneti è regolata a mezzadria.

La fattoria ha cantine abbastanza ampie per contenere il raccolto e permetterne la vinificazione.

Il tempo della vendemmia è quindi meno subordinato ai capricci della vendita e l'uva si coglie soltanto quando si giudichi pervenuta a tal punto di maturanza da produrre il vino migliore.

Ivi il quadro della vendemmia offre un'estetica alquanto più pittoresca. Innanzitutto la

vite (non però in ogni luogo) viene sposata agli alberi. I tralci frondosi corrono a festoni dall'una all'altra pianta, come lunghe braccia congiunte in un unico amplesso.

Gli uomini, per coglier l'uva, servendosi d'una scala a piuoli, montano sugli alberi, muniti d'una falcinella e d'un canestro che attaccano al tronco per mezzo d'un uncino di legno. Ai piedi dell'albero stanno le donne incaricate di raccogliere entro secchielli gli acini che cadono (1). Dopo aver spogliati i tralci del loro dolce carico, gli uomini li liberano dai legamenti che li tengono avvinti e sporgendosi in fuori li lasciano cadere nelle braccia delle donne che stanno abbasso.

Quando l'uomo discende, la donna intona il primo verso d'un canto. Sono di solito rispetti tradizionali, foggiati ad endecasillabi, a rime baciate, alcuni dei quali singolarmente armoniosi ed espressivi, ove — non è neppure il caso di dirlo — si canta d'amore. Spesso i contadini, sempre però su vecchi motivi, sogliono improvvisare e si assiste a botte e risposte, a veri dialoghi e contese, come doveva accadere con tutt'altri attori nelle Corti d'amore medioevali. Appena la donna ha cantato il primo verso, l'uomo lo ripete con essa, avvicinandosele col viso, ed i due — massime se giovani — continuano il duetto guardandosi fissi entro le pupille.

Ciò succede il più delle volte fra amanti, sia perchè il lavoro del raccolto vien fatto in prevalenza dai giovani, sia perchè le coppie di raccoglitori si formano e dispongono secondo il criterio delle reciproche inclinazioni.

ARRIVO DELL'UVA ALLA FATTORIA. - L'UVA IMMESSA NEI PALMENTI.

Se al momento designato, la donna non è pronta a levare, cantando, la voce — l'uomo, col diritto che gli conferisce la *legge*, cioè la regola del costume, deve spiaccicarle sul volto un grappolo d'uva. Ciò, nelle Marche dicesi *mostarola*. E' un canone d'una galanteria alquanto rustica, ma le ragazze di là mostrano di accoglierne di buona grazia l'applicazione. Quindi non saremo noi a protestare.

Intanto i vicini staccano con il coltello e con la falcinella ad uno ad uno i grappoli rimasti attaccati ai tralci caduti, grappoli che vengono riposti entro le secchiole. Quando questo lavoro è terminato, l'uomo trasporta la scala poco più in là e rimonta su un altro albero. La giovinetta dato che (sia davvero una giovinetta) destinatagli in aiuto, lo segue per raccogliere gli acini, mentre sopraggiungono altri vendemmiatori a cui è affidato il compito di spogliare il tralcio dei pampini che vengono portati nelle stalle per *governare* le vaccine.

I sarmenti sono poi raccolti in sulla sera e servono come combustibile per scaldare il forno.

Quando la secchiola od il canestro sono pieni, vengono consegnati al *capoccio* od a qualche altro che per età o condizione non possa salire sull'albero. Costui si trova in prossimità di alte bigoncie portate sul basto da qualche somaro o mulo. Di là il carico vien trasportato in una unica e grande bigoncia nella quale viene ammostato con un tridente di olmo.

Poca uva si salva dalla sorte immediata della pigiatura, quella cioè — scelta accuratamente fra le qualità più commestibili — che il contadino serba per appendere al soffitto, attaccata al nativo tralcio ed artisticamente involta nelle foglie.

Più ridente ancora è lo spettacolo della vendemmia nelle plaghe del Mezzogiorno d'Italia.

Ivi il libero spirito della Magnagrecia impera sovrano, saturo ancora di paganesimo. Sulle falde delle alture la terra vulcanica esprime

(1) Mi sono permesso di desumere questi particolari da un capitolo del brillante e pregevole studio folkloristico della signora Caterina Pigorini-Beri, intitolato *Costumi e superstizioni dell'Apennino Marchigiano* — come nell'articolo *Ippica d'altri tempi*, pubblicato nella *Rivista* dello scorso luglio, mi era servito, a proposito del Pallio di Asti, di alcuni documenti raccolti ed illustrati dalla stessa autrice in una monografia comparsa sulla *Nuova Antologia* dello scorso anno.

un vino ardente e nutre dell'uva abbondante e lussureggiante, meglio temprata contro le pioggie ed i malanni di quel che non lo siano le uve delicate delle regioni settentrionali.

Nella Campania, nella Calabria ed in Sicilia, la pratica vendemmiale è regolata da norme in cui sono cristallizzate le esperienze di secoli. Le innovazioni consigliate dalla scienza enologica che dopo tanta lotta conquistarono gli altri centri vinicoli, qui non poterono far breccia ed in certi luoghi non vi fu neppure chi pensasse od osasse proporli. I processi di coltura e di raccolto sono ancora schiettamente adamitici. Se il dolce poeta delle Georgiche tornasse in vita, non avrebbe grandi mutamenti da introdurre ne' suoi immortali esametri.

Il contadino, specialmente nell'Isola, ha i suoi bravi precetti circa il modo e l'ora di cogliere l'uva. Li ha ereditati dal padre e li trasmette al figlio con la formula immutabile del proverbio secolare.

A San Michele l'aria si rinfresca, la natura tutta sembra ridestarsi all'alito carezzevole delle brezze notturne che la ristorano dai recenti ardori. Il più bel cielo d'Italia accentua la soavità delle proprie sfumature. L'uva giunge a completa maturanza. Il momento opportuno del raccolto è dunque imminente. Urge dunque prepararsi e preparare la cantina ad accogliere il prodotto dell'annata.

San Micheli — si metti lu cannileri
L'omini alla tina — e li fimmini a la cannila.

Se vuoi del vino buono, ammoniscono i proverbi, ricordati che l'uva sia pervenuta al punto esatto di maturanza, ma in ogni caso non aver troppa fretta, meglio un po' appassita che acerba, e procura di vendemmiare in una nitida e tepida giornata di sole.

Cogghi appena matura la racina
Cu bon tempu e asciutta d'acquazzina

perchè

Cui vinnigna asciuttu, vivi vinu puru
Cu' tardo vinnigna, ricogli bonu vinu.

L'agricoltore immagina che i raggi morbidi del sole autunnale, splendendo in giorno di vendemmia, abbiano virtù di rendere il vino più dolce e spiritoso. Il fatto è però che la pioggia lo annacquerebbe e che il tempo umido ha per effetto di provocare la fermentazione dei chicchi.

O indimenticabile visione, trascorrendo lungo le strade campane, pugliesi e sicule, quella di una linea di villanelle dalle forme e dagli sguardi audaci, dai volti olivastri circondati di riccioli neri, dalla posa plastica col loro corbello poggiato ad un fianco e sorretto dalle due mani in un gesto di canefore, che vi sorridono dai lucidi e profondi occhioni!

Vivono ancora le Menadi e le procaci sacerdotesse di Dionisio?

Sul far dell'alba esse si sono andate chiamando l'una con l'altra e preso ciascuna una cestella ed un coltellino si sono avviate alla campagna.

Ad un cenno del padrone, il castaldo ha ordinato che si principî la vendemmia, ed ecco la ciurma festante sciogliersi e diradarsi lungo i filari. Ogni contadina sceglie il proprio e, riempita la cestella, la passa ai caricatori perchè la vuotino nei corbelli o nei barili sovrapposti agli asini che devono portar l'uva al palmento. Al posto del palmento gli scaricatori rilevano i corbelli dell'uva e li tornano vuoti. Costoro, quando si trovano di fronte alle vendemmiatrici, non risparmian loro parole amabili e pungenti, motti arguti, facezie, doppi sensi e non di rado anche ruvide carezze.

La spedizione dei cesti d'uva alla stazione.

La pesatura, prima della vendita.

Caricatori e vendemmiatrici cantano canzoni d'amore quali può ispirarle la serena stagione, la natura ridente ed il lavoro in lieta e grata compagnia.

Nella Piana di Mascali (Sicilia) i lavori della vendemmia procedono con una disciplina quasi militare. All'alba si dà la sveglia a tutte le persone d'una fattoria, che balzano subito in piedi e si tengono pronte ad un cenno d'un *caporale*. Quaranta, cinquanta e spesso sino a cento tra uomini e donne hanno già sul capo una cesta di vimini capricciosamente intrecciati. Essi dispongonsi a due a due, cominciando dai più

giovani e formando delle schiere ben ordinate e simmetriche. Due o tre uomini con pifferi e cornamuse si mettono a capo della lunga processione che s'avvia con passo cadenzato verso la vigna nella quale devesi vendemmiare.

Quivi uomini e donne si distribuiscono fra i viali e quando le ceste son colme, il *caporale* dà il comando di marcia e con lo stesso ordine di prima e con la stessa fanfara e con lo stesso passo cadenzato si va al palmento. Ci sarebbe di che far morire d'invidia il più rigido degli istruttori di soldatesche prussiane.

Al palmento si scaricano le ceste per una piccola finestra, senza che si verifichi mai il minimo disordine. Si sospende il lavoro alle otto per la colazione ed alle dodici per mangiare la minestra. Al tramonto è dato l'ordine della ritirata ed allora, cessato il lavoro e deposti gli attrezzi, quella povera gente lancia un grido di liberazione. Come un potente arco che si distende a forza quando si spezzi la corda che lo piega, l'energia, l'esuberante vitalità di quelle creature ha libero sfogo e compenso nella più frenetica baldoria che sia dato d'immaginare.

Tutta quella gente spensierata si divide in crocchi: pifferi e cornamuse eseguiscono... dei scelti pezzi che finiscono a lungo andare col diventar noiosissimi, le donne impugnano i tamburelli ed impegnano danze indiavolatamente impetuose e cantano canzoni salaci. Uomini e donne gridano, ridono, si rincorrono, s'abbracciano e fanno insomma un casa del diavolo indescrivibile.

I villeggianti ed i proprietari corrono ad assistere a quelle scene e vi si divertono un mondo.

In certi poderi della provincia di Girgenti, prima di iniziare la raccolta dell'uva, si dà da mangiare alle vendemmiatrici dei fichi d'India fino alla sazietà, per impedire ch'esse divorino dell'uva nel corso della giornata.

La pigiatura si compie col vecchio meccanismo della pianta dei piedi. Altri magnifichi i vantaggi che si traggono dall'uso delle sgranatrici e delle pigiatrici a motore. Il nostro contadino preferisce mantenersi fedele alle vecchie usanze e spremere il mosto dagli acini con la danza nel palmento che costituisce quasi una ambizione per coloro che vi sono ammessi.

Unico diversivo, che non è però un segno decisivo del progresso dei tempi: in alcune parti, come per esempio ad Acireale, il pigiatore calza degli scarponi ferrati di grosse bullette...

UNA VENDEMMIA DI TIPO MODERNO IN FRANCIA.
ARRIVO DELL'UVA AL TORCHIO E PIGIATURA MECCANICA.

***

Eccoci, o pazienti lettori, al termine della corsa traverso un argomento che meritava uno studio più meditato ed un'assai più ampia trattazione. Contentatevi per ora di questo poco — ed accogliete, poichè siamo sul declinare dell'anno e se è vero che la vendemmia sia un simbolo umano di aspirazioni realizzate e di fatiche premiate, l'augurio sincero ch'io faccio di cuore a tutti voi: Buona vendemmia!

SILIO CARPANI.

IN DISTRIBUZIONE AI SOCI DEL 1910:

Fogli SUSA e GARGANO della "Carta d'Italia del T. C. I.,"

Ricordi di Guardia Piemontese

Note turistiche di etnografia.

Anche la Calabria, come ogni altra regione d'Italia, oltre ad esprimere sensazioni di natura, di storia e di arte che portano alle più profonde meditazioni, rivela le più interessanti questioni etnografiche. Quella terra ridente e pura, insidiata dalle più atroci calamità, offre quanto di più misterioso e di più bello possa offrire il creato. Da Sapri in giù, verso Reggio, si stende una riviera insuperabile, cinta da una catena di gemme che sbucano in fondo alle rupi o s'adagiano nella corta falce dei loro seni o s'appollaiano sui colli: sopra le borgate e i paesi signoreggia la montagna rocciosa che sostiene l'alto Apennino nascosto alla vista. Lassù è il regno delle nubi:

Quandu accoppula a ru Citraru
Fuji fuji a su pagliaru,
Quandu accoppula a ra Mandia (1)
Piglia i fèrri e vva fatìa.

Così dicono i contadini di Fuscaldo, guardando la loro splendida riviera che si stende da capo Bonifati a capo Suvero ed ha il mare infinito dinanzi con lo Stromboli e le Eolie sorgenti come giganti dall'azzurro Tirreno e la Sicilia dominata dall'Etna nevosa che sfuma nel lontano mezzogiorno e nella notte manda la sua fosca luce. Grande ed imponente è quella costa perduta nel lavoro dei campi e nella solitudine arcadica, rotta soltanto dall'infrangersi delle onde sulla spiaggia arenosa o sul macigno, e dai boati che sono l'ululo della morte e vanno di monte in monte e di valle in valle a perdersi nelle gole dell'Apennino ripido e selvoso che s'innalza alle spalle. Così Paola, Fuscaldo, Amantea... che raccontano della preistoria, del Bruzio e di Roma, come del più orrendo medio evo e della più maledetta dominazione straniera; così Pizzo, Monteleone e tutta la corona dei paesi e delle città già industriose e ricche che ora dormono il sonno della morte fino a Messina. Quanta gloria di sole e di natura: quanto orrendo strazio!

* * *

Nel passare in ferrovia per la Calabria tirrenica, la curiosità mi aveva sempre attratto a Guardia Piemontese (2) che sorge, non legata sinora da alcuna strada carrozzabile col mondo circostante, tra Cetrano e Fuscaldo nel circondario di Paola, sulla vetta conica del suo monte ripido, macchiato alla marina ed in alto interamente coltivato con tanta cura da apparire, in marzo, da lontano, con i campi e le vigne che attendono la semina o sono già a grano o a fave, un mantello di un povero diavolo a mille pezze... « Costeggiando in quel mare, tu vedi Guardia pittorescamente torreggiar sulla spiaggia; e se batte il sole, quelle case che biancheggiano di prospetto, arrampicandosi su per l'estrema falda del monte, ricordano antiche costruzioni babiloniche. Una città la diresti; pur Guardia non è che un povero villaggio ».

« Ivi la razza abitatrice si manifesta diversa da quella circostante; poichè diversa vi sia la foggia del vestir femminile, appaiono diverse talune consuetudini rurali e suoni diverso dai vicini il dialetto. Le tradizioni, la storia e recenti studî etnografici attestano senza dubbio in Guardia i nepoti de' Valdesi che abitano sempre le valli di Luzerna e d'Angrogna » (1).

I Valdesi vennero nella Calabria Citra sopra Fuscaldo (2), dove al tempo dei romani sembrava assai frequentata una sorgente termale (*fons calidus*) benefica contro le affezioni nervose: oggi quella sorgente, dopo un lungo abbandono, ha ripreso rinomanza specialmente nelle due provincie di Cosenza e Catanzaro, e siccome appartiene in gran parte al territorio di Guardia, questo comune è conosciuto per la sorgente e per l'originalità del dialetto e dei costumi della sua popolazione.

Il borgo attuale di Guardia Piemontese non è, allo sguardo frettoloso, che uno dei tanto agglomerati calabresi. Ma ponendo l'occhio alle case e ripensando alla storia commovente che ebbe nei tempi dell'Inquisizione, ogni casa, ogni via, ogni rovina prende forma e sostanza speciale. A Guardia il forastiero si aggira come in un luogo sacro, poichè lassù e nei dintorni vennero compiute le più sanguinose persecuzioni religiose e la storia del martirologio valdese in Calabria va parallela con quella del settentrione d'Italia, ed è colà forse più funebre che in ogni altra parte e in ogni altro tempo.

La case antiche del paese hanno tutte una piccola porta con arco intero; l'uscio è ancora a due battenti sovrapposti come ordinò l'Inquisizione perchè quello superiore doveva restare aperto per il controllo religioso e onde assicurare che non si compievano pratiche contro la religione cattolica.

Le viuzze sono regolari, fiancheggiate dalle scale costruite dopo il martirologio che immettono nel piano superiore delle abitazioni. Nell'attuale « Strada Municipale » avvenne la strage maggiore nella notte più fatale dell'eccidio ordinato e diretto da Salvatore Spinelli — signore di Fuscaldo e di Guardia: — in fondo a questa via si trova la « porta Grande » che fino a pochi anni or sono venne chiamata « porta del Sangue » perchè il sangue scorrendo in quei giorni a rivi

(1) Amantea.

(2) Guardia Piemontese chiamavasi anticamente Torre di Guardia, probabilmente per la torre costruitavi dagli Spinelli, suoi signori, o da un'altra — come se ne vedono tante nei pressi dei paesi costieri del mezzogiorno d'Italia — che serviva per avvisare i pirati e prepararsi alla difesa.

(1) *Filippo De Boni:* L'Inquisizione e i Calabro-valdesi, Milano, G. Daelli e C., editori, 1864, pagine 72, 73.

(2) Gli storici ed i cronisti del XVI secolo scrivono Fiscalda, Fiscaldo, Fiscaula, che è alterazione in volgare di *fons calidus*, cioè sorgente termale.

Fuscaldo è capoluogo di mandamento e sorge a 378 metri sopra il livello del mare, a ridosso dell'Apennino e in posizione alpestre, salubre, bellissima. La città ha aspetto molto gentile e non manca di quell'agiatezza che indubbiamente ebbe nei secoli scorsi, come appare dalle case, la maggior parte delle quali sono di costruzione elegante con finestre e porte di uso classico del 500.

per il paese, trovava più facile sbocco verso questa porta alla quale confluiscono in discesa parecchie strade.

Del Castello degli Spinelli (questa famiglia non esiste più nè a Guardia, nè a Fuscaldo) non rimane oggi che la torre; il castello è in rovina. Ai piedi della scarpata della torre, verso l'ufficio telegrafico, in una piccola area si notano i ruderi della antica chiesa valdese, la quale, dopo il martirologio, venne dedicata nella prima metà del XVII secolo alla santissima Annunziata, finchè non fu distrutta dal tempo. Presso qualche famiglia si trovano tuttora pietre con frammenti dell'iscrizione in gotico che si leggeva sul frontone della chiesa evangelica.

In altra parte sorgono i ruderi della prima chiesa matrice cattolica, che fu dedicata a Sant'Andrea, e che conserva bene la porta principale, con lo stile locale del 600. Altri ruderi, sebbene insignificanti, sono quelli del convento e della chiesa del Rosario che i frati Domenicani vennero a costruire a Guardia quando vi si installarono dopo il martirologio. Guardia ossia « vedetta », che dalla cima del monte ove posa, domina e scruta lontanissimo le azzurre acque del Tirreno, non solo vide i corsari saraceni, le galee delle Crociate e dei Normanni, ma provò nelle sue intime latèbre lo strazio del carnefice più immondo che la storia ricordi.

« Vuolsi che verso l'XI secolo, Guardia venisse abitata da una colonia albanese (1). Altri invece ritengono fosse edificata dai profughi del Milanese, guidati da Bernardo o Tanini del Poggio nella seconda metà del XIII secolo e perciò fosse chiamata « Borgo degli Oltramontani » ed altresì la « Guardia Lombarda ». Quel che è certo si è che, giunti in Calabria i coloni Valdesi, si stanziarono prima in un borgo della città di Montalto, che fu pure soprannominato « Borgo degli Oltramontani »; aumentando l'immigrazione, ed accrescendosi le famiglie, fondarono nuovi borghi e villaggi, come S. Sisto, S. Vincenzo, Argentina, Vaccarizzo, La Castagna. Alla Guardia, la colonia valdese assunse tale importanza da potere chiedere ed ottenere dai signori del paese (gli Spinelli) di cingere di mura la città e di godere diverse franchigie e privilegi ». Di questo avviso sono quasi tutti gli scrittori di Guardia. E sembra certo che i Valdesi giungessero colà ai tempi del primo Angioino e sebbene questa supposizione non sia avvalorata da documento alcuno, appare fondata considerando che un Del Poggio, nobile lombardo, dominava allora in Fuscaldo e prestò valida mano alle conquiste dell'Angioino, il quale gli avrebbe perciò donato quel territorio. Così il Del Poggio avrebbe fatta venire o avrebbe accompagnata egli stesso dalla valle di Angrogna la prima spedizione di quei valdesi, anche perchè egli, condividendone forse le credenze, cercava di appoggiarne le idee, che, in quei tempi, avevano fatto luminoso cammino in molte parti dei paesi tra il Po e le Alpi centrali ed occidentali. Il fatto è certo che, allora, i Valdesi erano fieramente perseguitati come eretici e il Giuliani ricorda molti esempi, comprendendosi così senza difficoltà come non pochi di essi pensassero di cercare pace e lavoro in altri paesi. Comunque non vi è accordo fra gli scrittori sulle date di queste trasmigrazioni dalle valli nevose del Piemonte ai poggi feraci della Calabria Citra: ma di ogni data e di ogni supposizione io credo più vicina al vero la data del 1268 o 1269 secondo un diploma angioino citato dal Ricca (1), e ad ogni modo è sicuro che alle prime spedizioni, altre ne seguirono perchè tutti si mostravano contenti della loro nuova patria dove trovarono terreni fertilissimi ed accoglienza da parte dei signori del luogo. Così si spiegherebbero le spedizioni del 1340 e le posteriori sulle quali, purtroppo, non si hanno nè documenti, nè tradizioni, se non quelle che il Vairo, parroco di Guardia ai tempi del De Boni diede a questo autore.

TIPI DI GUARDIA PIEMONTESE.

I Guardioti formano anche oggi un'isola etnica assai interessante in mezzo alla popolazione calabrese, la quale, come, del resto, quasi tutta la popolazione meridionale d'Italia, è infiltrata di numerosi e importanti avanzi appartenenti ai più svariati gruppi etnografici. Il vestito delle donne particolarmente (quello dell'uomo è il comune), merita speciale ricordo, prevenendosi, tuttavia, che esso segue le foggie del vestire che si usava in val di Angrogna verso la fine del secolo XVIII. Esso è puritano per eccellenza perchè copre la procacità del sesso e di tutte le forme del corpo, ed è quindi adatto per una religione che, come l'evangelica, ha per fondamento la semplicità e l'illibatezza dei costumi. Questo vestito consta di camicia e di vestaglia. La camicia è di tela o di cotone, lunga, fino ai polpacci. La vestaglia va distinta in vestaglia da lavoro e da festa. La vestaglia da lavoro ha un corpetto di panno rosso, che non scende mai inferiormente alle mammelle, e sta cucito con la gonna, la quale è di stoffa comune. La vestaglia da festa è abbondante e interamente di panno rosso, senza corpetto, a camice

(1) Secondo una leggenda sembrerebbe che i primi abitatori di Guardia avessero edificato case e capanne in luogo detto Cozzo di Lucia, donde furono costretti a scendere in luogo più mite e presso al mare (Guardia) per sfuggire ai freddi montani.

(1) *Ricca:* Notizie sulla città di Fuscaldo, mss.

aperto fino all'ombelico e sempre libera e senza maniche. Sopra la vestaglia si porta l'abito che è di foggia unica e di colore bleu, ma può variare nella qualità del tessuto: l'abito si allaccia all'altezza del seno, senza coprire, sul davanti, il panno rosso sottostante. Ha le maniche che sono per lo più di velluto bleu o di seta e si portano allacciate con nastri: esse sono sempre rimboccate al polso e non mancano mai di una certa ricchezza di guarnizione. Questa vestaglia può essere tramata in oro. Quando le donne guardiote vestono l'abito di gala, portano sugli omeri e attaccati alla vestaglia di panno rosso dei galloni dorati, i quali si usano anche sugli orli dello sparato della vestaglia stessa. Questa seconda vestaglia sogliono alzarla davanti per accomodarla di dietro all'altezza del seno per essere libere nelle faccende domestiche.

Il grembiule è di due specie; corto e quasi quadrato, di filo di cotone e sempre bleu per i giorni di lavoro; lungo come la gonna quando vestono a festa, e in tal caso esso è per lo più di seta e di vario colore. Queste due sorte di grembiuli si allacciano all' altezza delle ascelle, sopra al seno, in modo che il resto rimane libero. Il grembiule si può raccogliere insieme alla vestaglia esterna e stringesi alla vita legandolo con una fascia. In questo modo resta scoperta la parte inferiore della veste rossa. L'uso di raccogliere la veste o il grembiale è escluso durante il lutto, nelle funzioni religiose e nelle visite.

I figli si allattano sotto il grembiule.

L'insieme del vestito delle donne di Guardia produce, specialmente coll'allacciamento del grembiule sopra il seno, un abbassamento delle mammelle.

Il segno del lutto è una fascia nera, larga circa dieci centimetri che si mette tra l'abito esterno e la vestaglia, sopra la legatura del grembiule, ossia fra il collo ed il seno. Durante il lutto non si può usare la veste rossa, la quale, tuttavia, si ammette in ogni altra circostanza. Nei casi di morte violenta, e per la morte dei consanguinei, l'uso del lutto richiede una vestaglia nera.

Le donne maritate si distingono dalle nubili per un fazzoletto lungo di cotone o di seta che portano pendente sul fianco destro dalla legatura del grembiule: durante la vedovanza quest'uso viene a cadere.

FUSCALDO. - PORTA DELLA CROCETTA.

L'acconciatura dei capelli delle donne di Guardia si distingue dalla comune foggia calabrese dei paesi vicini. In generale, le donne calabresi hanno le scriminature usuali. I capelli della parte anteriore si pettinano lisci e lucidi sul davanti e si raccolgono poi in treccie colla massa dei capelli di dietro sul cocuzzolo del capo formando il cosidetto « tuppo ». Nell'acconciatura delle donne di Guardia il tuppo è sostituito dalla « corona », la quale è quasi a forma di cerchio depresso e si ottiene prendendo i capelli del davanti divisi da una breve scriminatura e i capelli di dietro divisi alla nuca e accomodandoli in treccie che si raccolgono insieme intorno ad un cerchio di corda con una fettuccia lunga 22 palmi. Una parte dei capelli della nuca serve da fulcro o sostegno e la corona si completa e si erge sul capo. Questa corona viene strettamente coperta con un fazzoletto a colori smaglianti, il quale cade di dietro a punta o in altra forma per la lunghezza di poche dita. In passato la qualità del fazzoletto e i colori erano i segni della classe a cui apparteneva la donna. Ora tutto si livella e si confonde e dal vestito e dall'acconciatura dei capelli male si argomenterebbe della condizione sociale di una donna. Il cercine è piccolo e scoperto fino alla pubertà, dopo viene coperto da un fazzoletto di seta o di cotone.

Le donne usano di andare alla chiesa o in visita con le mani sotto il grembiule. Un altro uso è di portare in viaggio sulle spalle o sulle braccia un grande tovagliolo (stiavucco) per le provviste che le Guardiote vanno a fare a Fuscaldo.

Il costume del vestito di Guardia è tolto in parte al costume pittoresco del panno rosso che ancora oggi si trova diffuso in taluni circondarî della provincia di Catanzaro e che un tempo aveva un'area geografica di gran lunga più ampia, come attestano le vestigia, che al panno rosso si collegano, di una lunga serie di paesi della parte tirrenica della provincia di Cosenza, fino a Longobardi. Ma l'acconciatura dei capelli sembra essere propria dei paesi valdesi e delle valli di Pinerolo dove il cerchio di corda si chiama ancora « pinnagli ».

Il dialetto è quello puro de « la nosta gent » come essi dicono accennando ai valdesi del Piemonte.

Nel maggio e giugno 1883, il pastore valdese di Napoli, Giovanni Pons, visitando quei siti, ritrovò nomi, tradizioni, usi e costumi val-

desi (1). I nomi dei casati risentono quasi tutti dell'origine. Certo il dialetto primitivo ha subìto notevoli modificazioni a contatto della massa calabrese; ma esso è uguale in tutte le case e non presenta differenza in alcuna. I canti sono quasi tutti scomparsi, ma si sentono ancora frammenti assai piacevoli in cui vibra la voce di val d'Angrogna. Il Bruzzano pubblicò nella « Calabria » (che ebbe vita per una diecina di anni a Monteleone e fu rivista pregevolissima di letteratura popolare calabrese) alcuni canti e racconti che ai suoi tempi erano ancora in uso nel popolo di Guardia. Il folk-lore trova del resto a Guardia il più perfetto accordo con le osservazioni antropologiche, ed è specialmente nei bambini dove i caratteri sono rimasti più tipici, che meglio si fissano le comunanze fra questi popolani e i loro conterranei del Piemonte.

***

Secondo altri scrittori, a differenza di quelli che pongono la prima immigrazione valdese in Calabria ai tempi del primo angioino, i nostri gallo-italici di Guardia sarebbero giunti molto tempo dopo, cioè verso la metà del secolo XV. Ma di questa opinione sono pochi soltanto, e anche questi non avvalorano le loro idee con alcun documento. Io penso che le immigrazioni siano state continue, sebbene a distinguerle e a determinarle nel tempo, riesca difficile e forse impossibile. Mi pare sufficiente concludere col De Boni che i valdesi in Calabria molto si accrebbero e in breve giro di tempo quei luoghi mutarono aspetto; le montagne si popolarono di bestiame; le valli si copersero di biade e le colline di vigne (2). Passarono così molti anni mentre i valdesi attendevano alle cure della campagna e della pastorizia, tutti assorti nelle loro credenze, che in parte nascondevano, e ben visti dal principe di Fuscaldo verso cui erano puntuali nei tributi.

Intanto la propaganda contro la chiesa faceva continuamente nuovi proseliti. Bernardino Ochino da Siena, non rinvenendo nella chiesa che superstiziose ignoranze, disordini e corruttele, fu la causa che Napoli diventasse centro di propaganda evangelica. Egli divenne ben presto amico del Valdes e del Mortire e i progressi loro fecero spuntare i più terribili giorni dell'Inquisizione in Italia. Tra le popolazioni pastorali ed agricole che dividevano per tradizione la credenza della Riforma, stavano in prima fila i contadini calabresi, che ripetevano sangue e fede dalle valli del Piemonte. In essi non era l'intenzione e tanto meno la colpa dell'offesa.

I Guardioti, che erano stati sempre i più ferventi protestanti della Calabria, stabilirono in seguito alle esortazioni di un *barba* (1) venuto dalle valli — tale Stefano Nigro — di mandare a Ginevra, perchè vi studiasse le nuove teorie, certo Marco Uscegli (forse Sceglio) a cui tosto si unì un giovane di Cuneo, Gian Luigi Pascal, il quale si era fidanzato, pochi giorni prima di partire in missione, ad una bellissima giovane di nome Camilla (2). Era troppo perchè l'Inquisizione continuasse a restare indifferente. E bastò infatti una denunzia del cappellano del principe Spinelli, Anania di Tarsia, perchè il Caraffa, divenuto pontefice, ordinasse al vescovo di Cosenza di estirpare l'eresia. D'altra parte lo Spinelli temendo che si avesse a sospettare anche della sua fede, per essere stato tollerante con i valdesi, si mise a incrudelire d'un tratto verso di essi. Glie ne diedero occasione le ardenti prediche del Pascal, che fu perciò citato innanzi al principe, insieme all'Uscegli e al Negrino. Senza che nessun giudizio avesse luogo furono subito rinchiusi nelle carceri di Fuscaldo, donde poi, dopo sette od otto mesi, furono trasferiti a quelle di Cosenza. Il Negrino morì per fame, l'Uscegli fu sottoposto alla tortura, ma di esso non si conosce la fine; il Pascal fu condotto a Napolinell'aprile, forse, del 1560. Nulla valse a convertire questo martire; nè le minaccie, a cui seguirono tosto le torture, nè le lagrime di suo fratello, nè il ricordo della giovane fidanzata: egli, fermo nelle sue convinzioni, moriva a Roma sul rogo, nel settembre del 1560.

Donna di Guardia Piemontese in abito festivo.

In quel tempo la colonia valdese di Calabria era assai numerosa, e gli scrittori del tempo la calcolavano intorno a 10 000 individui, principalmente raccolti in Guardia e in San Sisto, la quale ultima borgata venne rasa al suolo dai primi orrori dell'Inquisizione. I pochi superstiti di San Sisto ripararono in Guardia.

(1) *A. Muston:* l. c. pag. 55.
(2) *F. De Boni:* l. c. pag. 77.

(1) I Barbi non erano altro che i ministri del culto valdese, i quali, poichè costituivano una specie di associazione segreta, si presentavano ai confratelli spogli di ogni veste che li potesse far riconoscere.
(2) *Cfr. Salvatore Oliverio:* Notizie sulla storia di Guardia Piemontese. Fuscaldo, mss.

Ma anche Guardia doveva ben presto venir presa di mira dal furore dell'Inquisizione. Senza insistere sulla storia di questo borgo, basta ricordare che anche esso dovette cadere, ultimo baluardo, dinanzi all'incrudelire della fanatica vendetta religiosa la quale portò ad un primo martirologio avvenuto sui primi del giugno 1561, in cui perirono giustiziati — impiccati ed arsi vivi — senza riguardo a sesso e ad età, quasi duecento persone comprese le vecchie ottuagenarie e le giovinette. Ecco come il De Boni racconta un episodio di questo primo massacro. « Non bastando la fatta carneficina precedente, si volle dare un formale esempio. I prigionieri Guardioti stavano chiusi, ammucchiati dentro una casa. La mattina dell' 11 venne il boja a pigliarsi ad una ad una le vittime. Trattone quello che gli capitava fra mano, gli legava una benda su gli occhi e menavalo in un luogo spazioso poco distante da quella casa. Qui fattolo inginocchiare, con un coltello gli tagliava la gola, e lo gettava da parte, cadavere, o agonizzante come era. Ripresa poi quella benda e quel coltello, su tutti gli altri ripeteva la stessa operazione. In quest'ordine ottantotto persone furono sgozzate. La sola memoria di sì orrenda tragedia strappava le lagrime ad uno spettatore non valdese, il quale scriveva: — « Non si può immaginare la dolcezza e la pazienza con cui questi eretici soffersero il martirio e la morte. Pochi furono quelli che morendo si dichiarassero pronti ad abbracciare la fede cattolica; i più sono morti nella loro ostinazione infernale. Con tranquillità imperturbabile tutti i vecchi morirono; soltanto i giovani manifestarono un po' di paura. Tutte le membra mi tremano ancora quando mi raffiguro il carnefice col coltello insanguinato fra i denti, in mano la benda sgocciante sangue, le braccia rosse di sangue, che andava afferrando i prigionieri l'un dopo l'altro, come un beccaio prende un montone che vuole scannare ». —

« Questa fu per il boia la più faticosa e gloriosa delle giornate. All'indomani si squartarono tutti i cadaveri, gettaronsi quelle membra su carri a bella posta raccolti; e le andarono appiccando, disseminate su gli alberi della strada, che batteva il procaccio verso Castrovillari, fino ai confini della Calabria, trentasei miglia. A mantenere abbondante quell'orrida provvigione, le torture ed il boia durarono lavorando fino all'ultimo di giugno (1) ».

Così venne orrendamente distrutta la popolazione valdese della Calabria Citra. All'eccidio non sopravisse che miseramente la colonia di Guardia, dove, per ordine dell'Inquisizione, venne stabilito di raccogliere « come in luogo appartato e vigilabile facilmente, tutti i graziati qua e là sparsi della maledetta razza, però a condizioni durissime (2). E il De Boni conclude il suo splendido studio (ormai reso rarissimo per opera del cattolicismo) col quale immortala Guardia e i suoi umili eroi, dicendo che nella storia non incontrasi eccidio più scellerato di questo di Guardia e dei comuni valdesi della Calabria Citra, soggiungendo che la stessa notte di San Bartolomeo e le stragi ussite di Boemia « cui spiegano in parte molti politici ed economici influssi, vittorie e resistenze terribili, impallidiscono di faccia alle carneficine valdesi in Calabria ».

GUARDIA PIEMONTESE:
PUNTO NEL QUALE SORGEVA LA CHIESA VALDESE.

I Guardioti odierni ricordano come una leggenda la terribile storia e sfuggono volontieri al racconto, non tanto per il distacco del tempo, quanto per l'orrore che i discendenti conservarono delle stragi patite e del tradimento dello Spinelli. D'altra parte, coi superstiti valdesi, sembra che a Guardia venissero, verso il 1580, molte famiglie albanesi di rito greco (3). Oggi i Guardioti sono « ottimi cattolici » e non tengono più alcun contatto con gli altri valdesi. *Sic transit gloria mundi!...*

ANTONIO BALDACCI.

(1) *F. De Boni:* l. c., pagine 108-109.

(2) Per vero a Guardia erano stati internati tutti coloro che avevano abiurato ed i minorenni delle vittime sotto la vigilanza dello Spinelli, che aveva dato le sue prove di fedeltà alla Santa Sede. La nobile sua famiglia vi fondava a garanzia dell'integrità della fede un convento di domenicani (che cessò di esistere sotto il Governo di Murat).

(3) *A. Muston:* l. c., pag. 202.

Il campo dei « Ragazzi Esploratori » in Inghilterra.

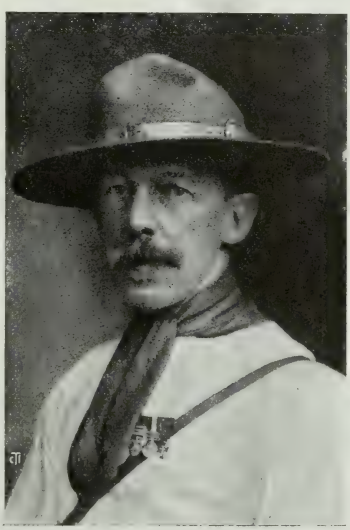
RAGAZZI TURISTI.

Qualche tempo fa era un ragazzetto di dodici anni, ben vestito, trovato a dormire a Milano su una panchina in una piazza, e che, risvegliato dalle guardie, raccontò di aver smarrito suo zio nella folla e di non aver più saputo ove dirigersi. Era di Brescia: chieste informazioni si seppe che apparteneva a una famiglia per bene e che già per la terza o quarta volta fuggiva da casa per andarsene pel mondo a fare il *turista*.

Alla guardia che lo ricondusse a Brescia apparve così intelligente e simpatico da provare, ascoltandolo, un *vero fascino* — diceva il *Corriere della Sera* — tanto che dimenticò di custodirlo, e a una stazione lo lasciò scendere tranquillo per un piccolo bisogno urgente... ed egli scomparve di nuovo.

Quel ragazzo ha lo spirito d'avventure! — Diciamo noi scandolezzati: e i genitori se ne disperano, forse si lascieranno trasportare dall'ira sino a batterlo, lo chiuderanno in un collegio ove fremerà, ove ribolliranno tutti i suoi istinti di vita indipendente, e germoglieranno sentimenti di rancore, di ribellione, di vendetta.

E' un discolo — si dice da noi di un ragazzo che fugge da casa per andarsene un po' in giro per il mondo. E lo diventa infatti perchè noi non sappiamo comprendere il sentimento che inspira quel suo atto. Discolo pare già sia, quel ragazzetto di Brescia obbligato, per compiere i suoi viaggetti clandestini, ad accumular bugie, e, non avendo danaro, a trovar modo di spillarne qua e là alla buona gente che credeva le sue storielle di abbandoni e di smarrimenti.



Il baronetto Sir Francis Vane promotore della nuova istituzione « Ragazzi Esploratori ».

Alcune settimane or sono erano due altri bambini che a mezzanotte scendevano soli e disinvolti da un treno. Un ometto di dodici anni accompagnato da una sorellina di nove: anch'essi ben vestiti, con la loro valigietta fra mano, chiesero l'indirizzo di un albergo a un facchino, che non essendo inglese nè svizzero, trovò strano di veder due ragazzi viaggiar soli e si mise in sospetto.

Anch'essi, interrogati, raccontarono un'interessante storiella. Orfani, affidati a una zia erano da essa trattati così male, rinfacciati con tanta insistenza d'essere di peso, che essi avevano pensato di prendersi 26 lire che possedevano, e di venirsene a Milano in cerca di lavoro. Lui avrebbe cercato un posto in qualche officina, lei si sarebbe messa a far la bambinaia. Non è commovente?

E rimane commovente, per chi vede nell'animo dei bambini, anche quando sappiamo che la storiella della zia non è vera; che essi appartengono a una distinta famiglia di Vercelli che vuol loro un gran bene.

«Che cuore!» diranno certuni. «E si sono detti orfani! non hanno dunque nessun amore per i loro parenti!»

Oh la mania della tragedia! e proprio quando rimproveriamo ai nostri ragazzi le loro commedie o le loro farse!

Gli inglesi, più calmi, più pratici di noi e conoscitori profondi e acuti della psiche infantile danno per esempio a questo che noi chiamiamo sprezzantemente o paurosamente spirito di *avventura* o di *vagabondaggio*, un altro nome, che dice tutto, che spiega a parer mio, in modo sintetico tutto il lavorio che si compie nella mente del fanciullo, tutti gli istinti e le aspirazioni che lo muovono: «desiderio *d'esplorazione*».

Come sono abbigliati e come si occupano i «Ragazzi Esploratori» in Inghilterra.

Quel ragazzetto di Brescia, quei fratellini di Vercelli non sono infatti che dei cercatori di emozioni nuove; l'uno voleva vedere, il *turista*, girare, conoscere paesi nuovi, provar la gioia inebbriante della libertà; gli altri quella del lavoro: volevano sentirsi già qualche cosa, provare il piacere di guadagnare esplicando le loro attitudini: l'uno quella della meccanica, l'altra quella materna, cullandosi dei bambini. Tutti erano spinti da una sete di *esplorare* la vita innanzi tempo. E tutti i ragazzi intelligenti e forti hanno di queste impazienze, mordono il freno che li trattiene, si slanciano in sogni arditi quando non possono o non osano ribellarsi.

Esplorare, combinare spedizioni, frugare, scoprire è lo scopo dei giochi di tutti i ragazzi dai dieci ai quattordici anni quando si ritrovano in una brigatella di quattro o cinque.

C'è sempre un comandante: ognuno ha la sua

Un accampamento scolastico ai campi d'Annibale, sopra Rocca di Papa.

mansione, e via, per campi e boschi! E se riescono a trovarsi in un posto sconosciuto, ove non sanno più orientarsi sono brividi di piacere ch'essi provano; la loro anima si esalta nel bisogno di dover davvero scoprire e studiare il modo di uscire da una difficoltà. Sono dunque *esploratori* di natura.

Aggiungiamo che ora, ciò che leggono aumenta, coltiva questa loro passione; e non solo ciò che leggono, ma ciò che vedono in illustrazioni e cinematografi.

Sopratutto con la buona stagione par che un turbine metta tutti in movimento; corse di cavalli, circuiti ciclistici, corse podistiche, gare, nuoto, regate, gare aeronautiche, ascensioni alpine, corse d'automobili: ma ciò che attira sopratutto i ragazzi intelligenti sono le escursioni a piedi, i viaggi fatti per proprio conto, verso una meta lontana, attraverso paesi ignoti, superando difficoltà, sopportando impreveduti disagi.

* * *

Ebbene, gli inglesi hanno saputo comprendere, aiutare, disciplinare questa smania d'*esplorazione* e hanno formato un vero esercito di ragazzi: — Oggi sono 400 000! magnificamente guidati, fieri di chiamarsi *ragazzi esploratori*.

— Sì noi abbiamo — mi scrisse l'apostolo di questa bella iniziativa — il baronetto Francis Vane « noi abbiamo sinora frainteso i nostri ragazzi: il loro spirito d'avventura è un desiderio inconscio di difficoltà da superare, di male da combattere, di bene da compiere, di gente da salvare ».

E i battaglioni dei *ragazzi esploratori* sono preparati a poter compiere tutto questo con abilità e prontezza; essi percorrono il paese con le loro tende che piantano per la notte e tutto indagano, studiano; terra, cielo e venti: essi sanno far tutto da sè, soffrire se occorre fame e sete, gettar ponti per attraversar acque; e prima di essere arrolati imparano a disinfettare, medicare ferite, fasciare lussazioni, portare i più urgenti soccorsi a chi è morsicato da una vipera, trasportare feriti. Sono nuotatori esperti, addestrati a salvarsi e a salvare, evitando d'essere trascinati dal compagno pericolante. Si insegna loro a dar aiuto per spegnere un incendio, per frenare un corso d'acqua — e tutto questo con una disciplina mirabile, perchè — questo in fondo è nello spirito del fanciullo — ognuno vuol sapere che cosa deve fare, vuol avere una responsabilità.

Campo scolastico a Velletri.

« E' una vera scuola d'educazione — scrive il *Daily Telegraph* — e ha il vantaggio di poter mostrare le inclinazioni dei varî ragazzi ».

Uno infatti sa medicare con abilità ed è tutto fiero di veder riconosciuto questo suo merito; un altro è il faticone che sa portar pesi, ed è sempre pronto a dispensar i compagni dal farlo; un terzo ha il fiuto per orientarsi; un quarto s'appassiona a far cucina. La disciplina vuol dire l'obbedienza al comando, ma vuole avanti tutto, che a ognuno sia assegnato un posto o un compito ove meglio si esplichino le sue doti naturali. Allora sarete sicuri che sarà sempre pronto, lieto, anzi impaziente, di un comando, e adempirà al suo dovere a perfezione e con godimento.

Ora i boschi e i prati dell'Inghilterra sono rallegrati da tutte queste squadre di ragazzi che ovunque giungono portano una nota di gen-

tilezza, di allegria e di bontà. Sono senza numero gli aiuti che essi poterono porgere a tempo, gli atti generosi, le prove di gentilezza d'animo da essi dati.

Fra essi ci sono alcuni ragazzetti italiani e

UNA SCOLARESCA ACCAMPATA A PALESTRINA.

Sir Francis Vane ha la bontà di dirci che sono fra i più popolari, per la loro intelligenza e la loro sveltezza. Ora, il filantropo inglese, non contento di aver visto diffondersi anche in Svezia l'idea dei *ragazzi esploratori* e sapere che oggi vi si contano, fra ragazzi e fanciulle, 300 000 soci, sogna di vedere sorgere la bella istituzione anche in Italia, e già ai Bagni di Lucca formò il primo battaglione.

Scommettiamo che i primi ad applaudire saranno quei babbi e quelle mamme di Brescia e di Vercelli? E molti e molti altri, si rallegreranno della bella iniziativa.

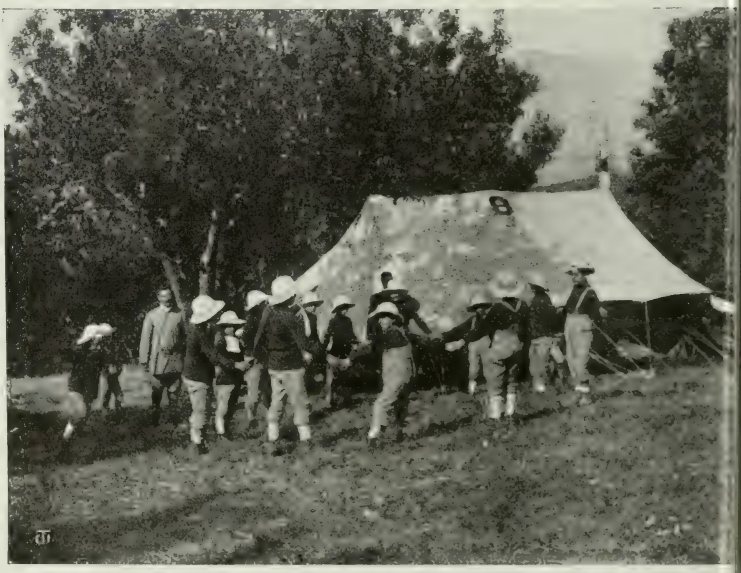
Osserviamo che chi è preso sopratutto da questa febbre, sono i ragazzi che non possono godersi la libertà della campagna. Non i poveri che sono padroni della strada, e che all'occorrenza trovano le colonie alpine e marine che li porta a ristorarsi: ma tutto quell' infinito numero di bambini a cui nessuno pensa, perchè le loro famiglie sono troppo educate e dignitose per chiedere: quella borghesia che deve vivere facendo sempre i conti, spaventandosi tutte le sere per ciò che ha dovuto spendere nella giornata: famiglie una volta agiate che per gli scarsi guadagni, si mangiarono anno per anno tutto quel che possedevano; impiegati a duemilacinquecento e tremila, con tre o quattro figlioli da mantenere ed educare; ufficiali, medici, avvocati; tutte le famiglie degli uomini dall'onestà antica scrupolosa, dal carattere fiero e riguardoso, dall'animo pauroso di ledere i diritti altrui, di danneggiare altri mettendosi innanzi.

I figlioli di questi uomini sono oggi quelli che soffrono davvero, che conoscono precocemente le lotte meschine e terribili della vita. e sono privati di tutte le gioie..... anche di quella della campagna.

Formiamo anche noi le squadre di *ragazzi esploratori*, così seriamente addestrati e guidati ed equipaggiati come quelli che hanno saputo organizzare i filantropi inglesi, così tutti potranno godersi almeno otto giorni di campagna.... e non ci saranno più fughe, ribellioni e bugie di ragazzi.

La Natura è la gran largitrice di salute, di serenità, e di sincerità.

SOFIA BISI ALBINI.



CAMPO SCOLASTICO ALL'ARICCIA (CASTELLI ROMANI).

RICORDIAMO CHE IL TOURING PROVVEDE AGLI AUTOMOBILISTI:

La **TARGA REGOLAMENTARE** di nuovo tipo per la circolazione in Italia a . . . . . L. 3 —

La **TARGA INTERNAZIONALE** (unitamente all' apposito libretto) per la circolazione all'Estero, a L. 2 —

Ordinazioni e vaglia alla Sede del T. C. I. - MILANO, Via Monte Napoleone. 14

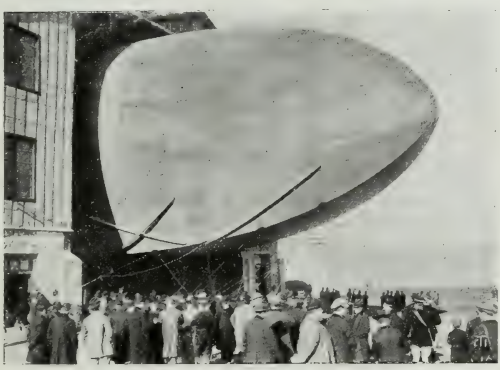
Il cantiere militare italiano per la costruzione dei dirigibili a Vigna del Valle.

La flotta aerea italiana.

(Uno sguardo al passato).

Il vivo interessamento che gli italiani hanno dimostrato in questi ultimi tempi per lo sviluppo della flotta aerea italiana, per cui il Parlamento stanziava recentemente un fondo di dieci milioni, e lo schietto entusiasmo con cui i popoli aziali hanno salutato i voli magnifici del dirigibile numero *2 bis*, e del biplano *Farman*, dovrebbero essere riusciti finalmente a persuadere baldi ufficiali preposti alla nostra brigata specialisti della trepida attesa e della viva ammirazione da cui essi sono circondati per parte degli italiani tutti.

Ed infatti, se si pensa che soltanto qualche anno fa il Ministero trovava serie difficoltà in Parlamento per ottenere i fondi necessarî all' incremento della marina, mentre quelli richiesti recentemente per la flotta aerea furono votati con pressochè unanime slancio dall' assemblea nazionale, non si può a meno di constatare che il concetto della necessità di una seria difesa nazionale non solo s'è maggiormente radicato negli italiani, ma che allo sviluppo di tale persuasione hanno contribuito grandemente i sempre crescenti successi della navigazione aerea, i quali hanno indotto anche i più restii, a desiderare che l'Italia non rimanga al disotto delle altre nazioni.



I rappresentanti della Camera assistono all'uscita del dirigibile « 1 bis » dall' hangar di Vigna del Valle.

Resipiscenza tardiva la nostra — senza dubbio — e nondimeno quanto progresso nell'aerostatica militare italiana, in soli diciotto anni, dall'epoca cioè in cui fu introdotto nell'esercito il primo veicolo aereo!

Dal Pallone al Dirigibile.

Auspice il generale Bossi — allora tenente colonnello, comandante la brigata specialisti — l'esercito italiano cominciò ad istruirsi (se non erro nel 1892) alla manovra di alcuni palloni sferici che il Governo aveva commesso alla Casa francese Godard. Ma ben presto l'ingegno italico volle emanciparsi dall'uso di un tipo di aerostato straniero. E l' officina del genio militare, che si trovava allora alla Traspontina, ottenuti i fondi necessarî dal Ministero della guerra, procedette alla fabbricazione dei primi palloni sferici italiani. Per quanto essi s'inspirassero al modello Godard, ebbero, per opera del capitano Dal Fabbro specialmente, una fisonomia propria. Secondo il piano di mobilitazione aerea, concepito dal Ministero della guerra, ogni corpo d'armata avrebbe dovuto essere dotato di una coppia di aerostati. Sorse la questione se i due aerostati avessero dovuto essere identici per costruzione e cubatura, oppure no; e fu infine stabilito che l'uno avrebbe avuto un volume di 540 e l'altro di 450 metri cubi.

Trasportate le officine ed i gabinetti della brigata specialisti al viale Giulio Cesare, ove ora si trovano, furono quivi costruiti due ampi capannoni per la custodia dei palloni sferici con i quali ufficiali e soldati della brigata facevano periodiche esercitazioni. Il patrimonio aereo dell'esercito italiano, costituito dapprima di sei gruppi di aerostati, fu lasciato decadere, man mano che l'uso eliminava dal servizio attivo le varie unità costruite. E per quanto un fondo speciale sia sempre stanziato per costruzione e manutenzione di palloni sferici, nondimeno la brigata specialisti ha finito per abbandonare quasi completamente questo primitivo genere di locomozione aerea, e per le esercitazioni annuali si serve quasi esclusivamente dei due palloni *Fides*, della Società Aeronautica Italiana.

Naturalmente se l'agonia del pallone sferico, è stata segnata dalla creazione del dirigibile, ne è stata addirittura decretata la morte con l'invenzione degli aeroplani. Nondimeno, il corpo aerostieri insiste ancora, e le istruzioni aerostatiche si mantengono e si manterranno perchè costituiscono il primo passo, la necessaria preparazione, verso lo studio successivo dell'*aerostatica:* vale a dire l'*aeronautica*.

Ufficiali e soldati prima di dedicarsi alla manovra del dirigibile e poi dell'aeroplano, debbono dapprima passare per quella dell'aerostato.

Pur troppo il ciclo di questo sistema elementare di navigazione aerea, è stato tragicamente chiuso con la morte di un suo ardito campione: il povero capitano Arnaldo Ulivelli, precipitato dal pallone durante la rivista di tre anni or sono a Piazza d'Armi.

Il periodo aureo del dirigibile italiano è specialmente racchiuso fra il 1904 e il 1908.

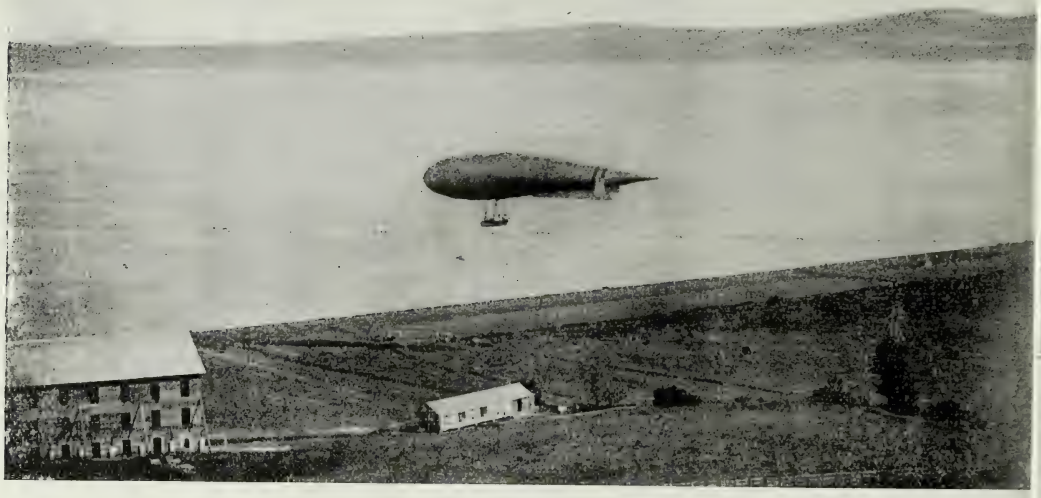
Nel 1904 infatti la brigata specialisti istituisce un reparto « aerodinamica » nel quale dovrà elaborarsi il tipo del primo dirigibile militare italiano. Un triunvirato di valorosi ufficiali ne dirige le sorti: il Crocco, il Ricaldoni, il Castagneris. Si sperimentano i principî della dirigibilità, e — facendo tesoro delle vittoriose applicazioni realizzate in Italia ed all'estero — si creano varî tipi di dirigibili in altrettanti piccoli modelli fabbricati nelle officine della brigata.

Ma non è che nel 1907, per opera del Crocco e del Ricaldoni, che l'esercito italiano si afferma su di un tipo di dirigibile proprio, il quale, riassumendo i vantaggi di quelli esistenti fino ad allora, altri ne aggiungeva, dovuti all'ingegno di due illustri ufficiali.

Costruiti i due *hangars* nel tenimento di Vigna di Valle, presso Bracciano, nel 1908 il primo dirigibile italiano vola gloriosamente nel cielo dell'Agro romano, con legittimo orgoglio di tutti gli italiani.

Il Dirigibile « 2 bis ».

Le esperienze compiute col primo dirigibile, seguito poco dopo da un altro, distinto col nome di « 1 bis », permettono ai capitani Crocco e Ricaldoni, di concepirne un terzo tipo più perfezionato; il dirigibile « 2 bis » che in questi giorni ha vinto anch'esso la prova dell'aria viaggiando maestosamente da Roma a Venezia.



Il primo felice esperimento del primo dirigibile italiano, sul lago di Bracciano.

Il dirigibile « 2 bis », di uno strano colore giallognolo, più rigonfio e più ottuso dell'« 1 bis », misura 80 metri di lunghezza, 12 di diametro; ed ha una capacità di 408 metri cubi.

Il motore, un *Clement Bayard* di 120 HP, è nel cofano situato verso la estremità posteriore della navicella, la quale ha forma di autoscafo e misura 10 metri di lunghezza. La navicella è dunque più grande di quella dell'« 1 bis » mentre la carena ne è più piccola, ed i timoni di impennaggio e di profondità, a differenza di quello, sono stati trasportati più in fuori e aumentati di dimensione.

Registriamo i nomi degli arditi che il 14 settembre 1910 hanno dato il battesimo dell'aria a questo enorme cetaceo dei cieli: nella navicella avevano preso posto i costruttori Crocco e Ricaldoni, i due piloti tenenti di vascello Ponzio e tenente Munari ed il meccanico Cencioni. Al comando il capitano Telesi.

I nuovi aeroplani dell'esercito italiano.

Giornata di trionfo quella del 14 settembre per la flotta aerea italiana: chè in quella mattina il tenente Savoia, nell'aeroplano *Farman*, in un magnifico volo, durato 25 minuti, dall'*hangar* di Centocelle veniva a librarsi nel cielo della capitale, suscitando un delirio di entusiasmo nei cittadini.

Fu a Centocelle che il Wright iniziò nell'aviazione il primo italiano: il tenente Calderara; e a Centocelle, come per una consacrazione di quel fatto, è sorto il Campo militare di aviazione.

Ivi sono stati costruiti due *hangars* in muratura e stabiliti altri sei smontabili, in ferro.

Fino ad ora il Campo di aviazione possiede soltanto un biplano *Farman*. Ma il colonnello Moris, direttore della brigata, si è recato ultimamente a Parigi appunto per l'acquisto di tre monoplani e due biplani, ultimo modello. I tipi scelti sono stati un biplano *Farman*, due monoplani *Bleriot*, un biplano *Sommer*, e un monoplano *Antoinette*.

E' stato convenuto che nel prezzo di acquisto sia compresa l'istruzione di *pilotaggio* da impartirsi ai nostri ufficiali recatisi appositamente in Francia.

Gli ufficiali scelti a piloti dei nuovi aeroplani sono il tenente di vascello Ginocchi della R. Marina, il tenente Saglietti e il tenente Gazzara, della brigata specialisti, e l'ing. Cammarota.

Sull'esempio dei tipi di aeroplani acquistati in Francia, la brigata specialisti, commetterà all'industria privata, qui in Roma, la fabbricazione di varie unità, che saranno costruite sotto la direzione del direttore della scuola di aviazione, tenente Luigi Savoia.

E quando la brigata avrà stabilita la eccellenza e la opportunità di un tipo definitivo, allora impianterà per proprio conto un laboratorio di costruzione.

Ci sembra opportuno a questo punto riferire il programma del Ministero della guerra nei riguardi della flotta aerea italiana:

« Creazione della squadriglia degli aeroplani, che per ora sarà di sei, ma potrà essere portata fra non molto a dieci;

« completamento dell'attuale scuola di piloti di Centocelle sotto la direzione del tenente Savoja, e istituzione di una nuova scuola nella Valle del Po, che meglio di Centocelle si presti ad una istruzione rapida e non eccessivamente pericolosa;

« formazione di un reparto aviatorio, costituito di ufficiali, sottufficiali e soldati, ai quali sarà affidata la cura di attuare gradatamente il servizio presso i varî corpi d'armata a seconda di ciò che deciderà il Ministro della Guerra;

« istituzione di un laboratorio per lo studio e l'eventuale costruzione dei tipi di aeroplano di nuova invenzione, che siano giudicati da una Commissione competente degni di essere presi in considerazione ».

Il Ministero della guerra e la Brigata Specialisti sono fermamente persuasi dell'utilità enorme che gli aeroplani potranno arrecare in tempo di guerra specialmente se, come è sperabile, essi sapranno liberarsi da alcuni difetti che ancora limitano la loro pratica utilizzazione.

Il dirigibile militare italiano « Ibis » vien trasportato dai soldati sulle rive del Lago di Bracciano

Quanto al Ministero della marina, pare che voglia affidarsi completamente a ciò che farà la brigata specialisti, limitandosi per ora a mandare degli ufficiali di marina alle scuole dei piloti. Anche qui è questione di fondi: il Ministero della Marina non ha fondi per l'aviazione, e si limita quindi a profittare di ciò che farà la brigata specialisti, la quale — secondo il concetto del Governo che le accorda dieci milioni — dovrebbe occuparsi di ciò che riguarda l'applicazione della dirigibilità e dell'aviazione tanto alla guerra terrestre quanto alla guerra in mare.

A complemento del programma ministeriale, occorre ricordare che alla scuola di aviazione sorta per iniziativa privata a Pordenone (Udine) largo è stato il concorso dei nostri ufficiali. Nominiamo il tenente Leopoldo De Rada del 66 reggimento fanteria, capitano Malfatti del reggimento Piemonte Reale; tenente Lampugnani, del reggimento cavalleria Savoia, e il tenente di fanteria Marro.

Ben a ragione un giornalista competente in materia militare, osservava, dopo una visita alla scuola di Pordenone che gli ufficiali non hanno colà alcun appoggio da parte del Governo, e se capita loro un accidente, esso non è considerato come avvenuto per causa di servizio. E mentre il loro allenamento è diretto ad essere un giorno

DUE « HANGARS » PER AEROPLANI A CENTOCELLE.

dedicato per l'utile dell'esercito cui appartengono, il Governo non assicura loro nè protezione per gli infortuni, nè un misero soprassoldo a titolo di indennizzo.

L'impiego strategico del Dirigibile e dell'Aeroplano.

Nel programma ministeriale è pure fugacemente accennata « l'utilità enorme » che gli aeroplani possono arrecare in tempo di guerra. Questa considerazione ci fa risovvenire alcune osservazioni ed applicazioni di ordine strategico fatte recentemente con i dirigibili e con gli aeroplani.

Secondo il maggiore Donhett, nella eventualità di una battaglia aerea, il dirigibile si troverebbe in condizioni di assoluto sfavore di fronte all'aeroplano. Afferma egli che un dirigibile non può fare assolutamente nulla contro un aeroplano che lo sovrasti, mentre questo può facilmente distruggere il dirigibile sottoposto, lasciandogli semplicemente cadere sopra un getto di petrolio in fiamme.

Importantissima è stata pure la recente applicazione della radiotelegrafia ai dirigibili, ciò che permette — del campo guerresco — ai piloti delle varie unità di comunicare fra di loro o di informare i capi del movimento strategico sulle operazioni del nemico.

Ed in proposito dell'uso dell'aeroplano per le esplorazioni della posizione nemica sono state fatte in questi giorni, durante le grandi manovre, in Francia, notevolissime esperienze.

Il tenente Sido, dell'esercito francese, riferendo il risultato di una sua esperienza, osserva che dall'alto dell'aeroplano ha potuto esattamente constatare le posizioni del nemico, e determinarne i corpi d'esercito costitutivi. La cavalleria — vista dall'alto — forma una massa scura assai più dell'artiglieria e questa si scorge benissimo per l'intervallo fra i carriaggi. I più facili a vedersi sono i corazzieri.

Quanto alla suscettibilità degli aeroplani e dirigibili di essere colpiti dal fuoco nemico, si è osservato che i dirigibili sono press'a poco al riparo dalle armi di piccolo calibro della fanteria. Colpiti da fuochi a salve, i dirigibili hanno continuato a volare. Infatti il danno causato da un proiettile si riassume in un piccolo foro fatto dell'involucro; foro che non lascia sfuggire che una minima quantità di gas in paragone delle migliaia di metri cubi che contiene l'aerostato.

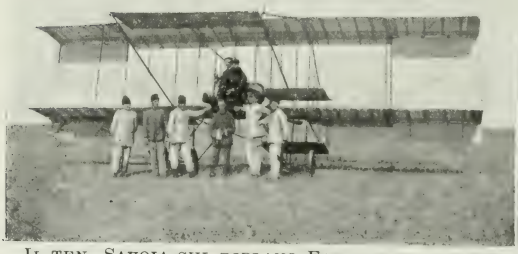
Invece, un proiettile sparato da un pezzo di artiglieria da campagna ed esploso al disopra dell'aerostato, può determinare lo scoppio e farlo precipitare al suolo completamente distrutto.

L'aeroplano per la minore superficie che offre al fuoco nemico, è meno soggetto a subire danni, e del resto, tanto il dirigibile quanto l'aeroplano, se si mantengono ad un'altezza di circa 500 metri, possono avere la piena garanzia di inoffensibilità.

Infine l'esperienza ha dimostrato che il tipo preferibile di locomozione aerea, ai fini guerreschi, è l'aeroplano.

E di ciò è ormai convinto anche il nostro Governo, il quale, intensificando tutti i suoi sforzi pecuniari e di energie per la istituzione di una flotta di aeroplani senza tuttavia abbandonare la cura per i dirigibili, saprà mantenere all'Italia il prestigio di forza che già le hanno concepito, di fronte alle altre nazioni, l'esercito e la marina.

ALBERTO DE ANGELIS.



IL TEN. SAVOIA SUL BIPLANO FARMAN CON A BORDO IL TEN. SPELTERINI.

UFFICIALI E SOLDATI ADDETTI ALLA SCUOLA MILITARE ITALIANA DI AVIAZIONE. 1. VIVALDI PASQUA - 2. SAVOIA - 3. CASIERI - 4. SAGLIETTI - 5. SPELTERINI.

TORINO. - VEDUTA DEL PO DAL PONTE DI FERRO. (Fot. Bregi).

Per la Crociera Motonautica Torino-Roma-Venezia 1911.

Chi volesse procurarsi il semplice godimento di discendere a remi da Torino a Venezia, può contare d'impiegare senza fatiche, dagli otto ai dieci giorni a seconda delle condizioni della corrente.

I 620 chilometri possono essere divisi in tappe più o meno brevi tenendo conto del favore climaterico di ogni giornata e dell'allenamento dell'equipaggio, che dovrebbe vogare per otto o dieci ore quotidiane.

L'epoca più adatta per compiere questa piacevolissima gita a remi, è senza dubbio dalla seconda quindicina di giugno alla prima di luglio. Si potrà così usufruire di una corrente più veloce ma uniforme per evitare i disagi del solleone.

CHIATTA ORMEGGIATA AD UN MOLINO NATANTE PRESSO VIADANA.

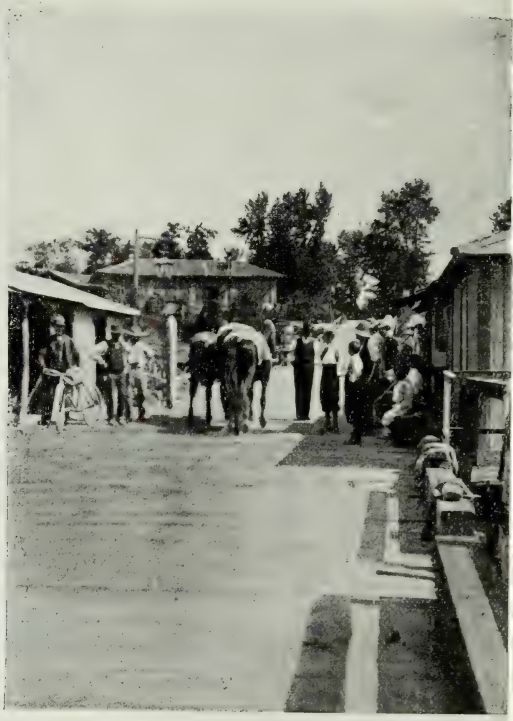
Compiere il viaggio sul Po, non presenta serî ostacoli e sarebbe davvero di una grande efficacia e di una grande utilità per gli italiani di scendere il nostro maggior fiume almeno una volta.

Ma se difficoltà gravi non vi sono, si richiede una certa prudenza, ed è sopratutto bene affidarsi, se si è in comitiva, alla direzione di uno solo che conosca il fiume.

Noi non vogliamo entrare in dettagli minuti, ma desideriamo dare qualche breve norma di indole generale e che valga in ogni caso ad evitare quelle lievi difficoltà che possono presentarsi nel primo tratto del fiume e dove il dislivello ne fa più rapida la corrente.

Il buon senso, quindi, e l'attenzione saranno

L'ora della siesta.



Ponte in barche presso Ostiglia.

sempre delle guide apprezzabili. Nel fissare l'itinerario giova notare che questo può mutare per via e per molteplici ragioni ed è perciò un mezzo adatto premunirsi di accurate disposizioni per un eventuale attendamento. Tanto più utile in quanto che le tele da tenda potranno poi in giornate di vento servire da vela che siano in alcuni casi ausiliari ed in altri il mezzo sufficiente per una celere discesa.

Il percorso diviso in tappe, potrebbe compiersi in questa guisa:

Primo giorno: Torino-Chivasso-Casale Monferrato	chm.	80
Secondo giorno: Casale-Valenza- Pieve del Cairo	»	30
Terzo giorno: Pieve del Cairo-Confienza Ticino-Pavia	»	60
Quarto giorno: Pavia-Port'Albera-San Zenone-Boscone-Foce Trebbia-Piacenza	»	70
Quinto giorno: Piacenza-Mortizza-San Nazzaro-Monticelli-Cremona-Soarza (per grosse Comitive conviene naturalmente la sosta a Cremona, chilometri 62)	»	75
Sesto giorno: Soarza-Polesine-Zibello-Torricella-Casalmaggiore-Brescello-Viadana	»	55
Settimo giorno: Viadana-Boretto-Guastalla-Foce dell'Oglio-Borgoforte-Brede (per comitive numerose: Ostiglia o Revere o Mantova, chilometri 75)	»	60
	Chm.	430

Riporto	Chm.	430
Ottavo giorno: Brede-Foce Mincio-Ostiglia-Revere-Melara-Sermide-Massa-Follonica-Ficarolo-Stienta (per comitive numerose meglio Pontelagoscuro, chm. 75 e per Ferrara al caso, in ferrovia)	»	65
Nono giorno: Stienta-Occhiobello-Pontelagoscuro-Polesella-Crespino-Villanova-Bottrighe-Cavanella Po	»	65
Decimo giorno: Cavanella Po-imbocco Canal di Loreo-discesa dell'Adige-imbocco Canal Busiola-rimonta della Foce Brenta Vecchia-Ponte Levatoio-Valle diBrenta-Chioggia-Laguna-Venezia	»	55
	Chm.	615

(*Itinerario seguito da un gruppo di Soci dell' Olona da Torino a Pavia il 13, 14 e 15 giugno; e da Pavia a Venezia dall'1 al 7 agosto*).

Il Po nel suo primo tratto da Torino a Casale Monferrato scende rapidamente rinchiuso in una stretta valle, spingendosi ora contro una montagna, che è corrosa dal lungo battere delle onde, ora da una riva all'altra verso quei terreni che alluvionati in anni precedenti furono poi trasformati, dalla assidua tenacia dei contadini, in folte boscaglie di agili pioppi.

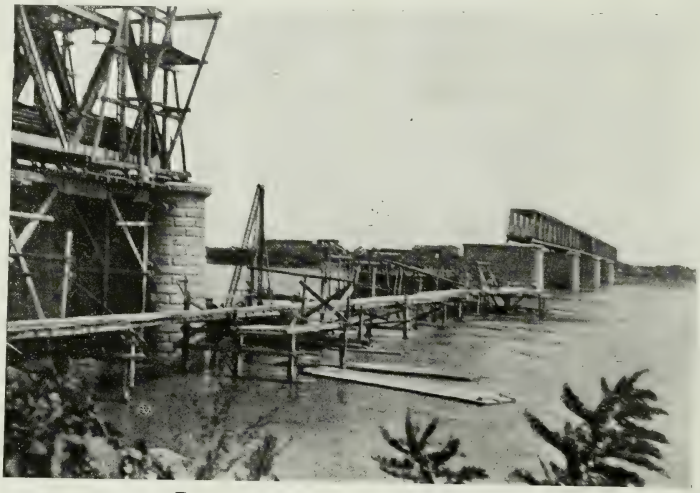
Le acque del Po ricevono di continuo l'ausilio di torrenti sgorganti dalle numerose valli. Questi affluenti si confondono solamente nel letto del vasto fiume, senza che le rive risentano l'impeto.

Ma in epoche di piena per le lunghe stagioni di pioggia, si insinuano con violenza nella cor-

1. Regate a Villa d'Este: gli equipaggi della Società «Lario e Bixio» si contendono la «Coppa Stranieri». — 2. Società Reale Canottieri Milano: L'«Otto junior» vincitore della Coppa Padulli. — 3. L'«Otto» di Como, che disputò il «match» Parigi-Milano. — 4. Regate a Ghirla: veduta delle tribune. — 5. Regate a Ghirla: gara «skiffs»; arrivo di Mariani. — 6. Regate a Ghirla: gare di «Venete»; l'arrivo della «Vittorino da Feltre». — 7. L'«equipe» mista di Francia, che vinse il match Parigi-Milano. — 8. Jole «Junior» dell'«Olona».

rente deviandone anche il corso, formando una bizzarra rete di brevi canali per riannodarsi ed ingrossare ancora la massa omogenea.

Il cambiamento di livello dell'acqua del Po — che varia di circa cinque metri fra i periodi di massima piena e quelli di magra — la continua lotta fra le sue acque e quelle dei suoi affluenti, le boscaglie in certi punti sapientemente curate e riparate con grandi fascine strette con filo di ferro, la montagna, le vaste opere idrauliche costrutte dalla tenace laboriosità piemontese per costringere i capricci dell'irrequieto fiume, l'obbligano nel letto relativamente angusto, cosicchè questo si svolge in continue ritorte, appunto per la maggiore o minore quantità di acqua, prendendo una direzione piuttosto che un'altra battendo con violenza contro i nuovi ostacoli sorti o già esistenti, per formare le nuove e diverse correnti.



Ponte in costruzione ad Ostiglia.

Per chi naviga su questo tratto quindi le Carte topografiche, anche se fatte con diligenza, a poco possono giovare appunto per la variabilità della corrente.

Giovano invece moltissimo le norme pratiche della navigazione fluviale alle quali devono attenersi quelli che intraprendono simili gite.

Il fiume si stende diritto per diversi chilometri, avendo il grosso della corrente molto chiaramente indicato in avanti lo stato della ripa la quale si è corrosa sul fianco dove il battere delle onde è più violento.

Seguendo così il filone del fiume non si correrà il pericolo di andare a secco o d'imboscarsi in rami chiusi.

La previdenza sarà una buona guida per scansare i giri d'acqua formati dagli sproni delle opere idrauliche che si protendono nel fiume, ed altrettanta attenzione si richiede nell'assecondare le correnti diagonali formate dagli affluenti: occorre tagliarle con risolutezza se queste sono troppo forti, per non andare ad urtare contro la sponda opposta, avvertendo sempre che dove l'acqua batte, la sponda si presenta corrosa e tagliata a picco sul fiume.

Devesi osservare che in questo primo tratto del Po vi sono corde metalliche tese da una sponda all'altra, e che nei momenti di piena queste sovrastano di poco più di un metro il pelo d'acqua.

La diga di Chivasso che trovasi un centinaio di metri a valle del ponte omonimo si può saltare facilmente lasciando slittare sulla corrente la barca; ma curando di remare per non essere involti dalla contro corrente, e ciò dicasi anche per la grande diga di Casale Monferrato, che ha un canale di passaggio sulla sponda sinistra. Questa *rapida* quando il fiume è alto non la si può varcare con barche da passeggio — epperciò a pochi metri dalla rapida stessa sulla ripa sinistra vi è un'insenatura nella quale entrano le barche per poi essere trainate per terra e calate al di sotto della cascata.

Conviene però sempre infilare questa sacca discendendo non in pieno filone, ma ben rasente alla riva e isolatamente con una barca per volta.

In seguito il fiume si fa sempre più tranquillo — il letto si allarga, il pendio ha un dislivello di metri 100 da Torino a Casale, e ciò è a dire

Approdo dell' « Achille » al chalet della Baldesio presso Cremona.

Trasbordo dal Canale di Loreo all' Adige.

su 80 chilometri; si riduce poi a metri 55 da Casale alla confluenza col Ticino, e cioè su 85 chilometri circa, sicchè la discesa diventa di una facilità elementare.

Le carte topografiche cominciano a diventare utili — giacchè data la grande estensione e la poca velocità della corrente principale si stenta a scegliere fra le tante biforcazioni i rami più brevi, più profondi e più solleciti.

Poi incominciano a trovarsi i mulini natanti e verso Mezzanacorte il primo ponte in barche si apre sulla sponda destra. Quindi entra il Ticino, poscia l'Adda, accrescendo ancora la enorme massa d'acqua che quieta e tortuosa discende sempre, estendendosi sino a raggiungere una vastità imponente nei passi di Viadana.

Numerosi sono i ponti in barche che si aprono generalmente dalla parte dove meno forte batte la corrente del fiume — numerosissimi molini natanti che segnano la direzione della corrente principale. Viene poi l'entrata dell'Oglio, del Mincio, della Secchia e subito dopo Ostiglia col magnifico ponte in costruzione. Il Po di quì si restringe e scende un po' più veloce sino a Cavanella Po.

In questo tratto la navigazione fluviale, almeno pel trasporto delle merci, appare attiva. Sovente si incontrano draghe che scavano il canale nei posti dove il basso fondo renderebbe impossibile il passaggio ai grossi carichi.

Da Cavanella pel canale di Loreo che, molto più fiorito e molto più limaccioso, ricorda il Grande Naviglio nei pressi di Corsico — si va all'Adige Scende placido e rapidissimo. Quando esso è in piena, le porte d'entrata ai canali di Loreo e di Cavanella d'Adige sono chiuse, il turista che non voglia indugiare, deve quindi levar la sua barca dal Loreo e porla nel fiume per poi scendere invece che a Cavanella d'Adige, fino al piccolo canale della Busiola, dal quale dopo una buona ora di vogata si entra nel Brenta un bel fiume quieto dal riflesso bluastro; lo si attraversa rimontandolo facilmente sino al di sopra del ponte levatoio e quindi si passa nel canale di Brondolo — per il quale si va a Chioggia — e quindi seguendo la via segnata dalle palafitte a Pellestrina ed a Venezia.

Il tipo d'imbarcazione consigliabile è del resto simile a quello usato dai barcaiuoli del Po: la chiatta montata alla veneziana con fondo assolutamente piatto e con il posto del vogatore in poppa rialzato, perchè possa avere l'orizzonte il più vasto possibile e perchè con maggior facilità possa guidare l'imbarcazione anche se pesante. Questo tipo di barca, già usato dalla *Società Canottieri Olona* di Milano nelle lunghe gite turistiche da essa fatte, offre ancora il vantaggio della stabilità assoluta, ed ove occorra portarla a secco con una semplicissima applicazione di rotelle, si trasforma in un carrello facilmente trainabile; di più i sopralzi pel vogatore di poppa ed il sopralzo di prora servono di comodissimi cassoni di ripostiglio.

(*Appunti ricavati dalle note dell'* " ACHILLE ", *la barca per gite fluviali adottata dalla Società Olona nella discesa del Po da Torino a Venezia*).

VENEZIA. - PIAZZETTA DI S. MARCO CON LA LAGUNA. (*Fot. Brogi*).

Istantanee al Circuito Aereo di Milano

(Fra il pubblico e gli « hangars »).

1. Il Re passa in rivista gli « hangars » ed interroga gli aviatori. - 2. Veduta degli « hangars ». - 3. L'aviatore Cagno e la sua signora. - 4. Cheuret prende il volo insieme alla sua signora su biplano « Farman » - 5. Cattaneo circondato da' suoi ammiratori. - 6. Gli aviatori commentano la morte di Chavez. - 7. La « Demoiselle » di Audemars al momento di partire. - 8. L'aviatore Paulhan. - 9. Il Conte di Torino in colloquio col tenente Savoia.

Istantanee al Circuito Aereo di Milano

(Macchine in volo).

1. Legagneux, il vincitore della gara d'altezza, mentre compie uno de' suoi magnifici voli. - 2. Monoplani che presso gli « hangars » si dispongono a slanciarsi. - 3. Cattaneo, su « Bleriot » nell'atto di atterrare con un agile volo « planè ». - 4. Il palco della Giuria ed i piloni semaforici. 5. Fischer pilotando il suo « Farman ». - 6. Biplani pronti per concorrere al premio di velocità. - 7. Uno dei voli di Ruggerone (« Eros ») piu' ammirati dal pubblico. - 8. Caillé mentre guida il biplano « Paulhan ».

Come limitato è il campo di funzionamento dei nostri organi esterni di senso (vista, udito, tatto, ecc.), così limitato è il campo entro cui sono nette le rappresentazioni di distanza, di forza, ecc., a cui può pervenire la nostra mente, mercè il lavorìo cerebrale interno.

E' noto, ad esempio, che l'orecchio umano normale apprezza come suoni solo quelle vibrazioni dell'aria il cui numero varia fra 35 e 35 000 al secondo, cioè il nostro orecchio è sensibile solo a delle lunghezze d'onda (nell'aria) variabili in cifre tonde fra 10 metri (nota più profonda) e un centimetro (nota più acuta): al di sotto e al di sopra di questi limiti l'orecchio non ci serve più, noi non abbiamo più alcuna percezione di suono. Le più lunghe e le più corte ondulazioni che possiamo udire stanno fra loro, come si vede, nel rapporto di 1000 ad 1: indicando col termine noto di *ottava* lo spazio compreso fra due suoni il cui numero di oscillazioni (o le cui lunghezze d'onda) stiano fra loro nel rapporto da 2 ad 1, possiamo dire che la sensibilità del nostro orecchio abbraccia dieci ottave. Il nostro occhio è uno strumento certo molto più perfetto, molto più fino del nostro orecchio, ma il suo campo d'azione è infinitamente più ridotto: le ondulazioni luminose più corte che l'occhio può apprezzare (colore violetto) hanno una lunghezza d'onda di 400 milionesimi di millimetro, le più lunghe (colore rosso) 800 milionesimi di millimetro (in cifre tonde): la sensibilità dell'occhio abbraccia quindi appena *una* ottava. Come si esce da questi limiti l'occhio non ci serve più: tanto la parte ultra violetta dello spettro, che ha così viva azione chimica, come la parte ultra-rossa, in cui si ritrova così viva energia calorifica, sono assolutamente invisibili, inesistenti per il nostro occhio.

Una limitazione analoga a questa che troviamo pel campo di funzionamento dei nostri sensi esterni, la ritroviamo — come annunciammo — pel campo entro cui, nelle condizioni attuali, la nostra mente può astrattamente arrivare ad un concetto chiaro ed evidente di una grandezza. Consideriamo qui solo il concetto di *lunghezza*, di *distanza*, quello che ha forse più particolare interesse pei soci del Touring. Vi sono evidentemente dei limiti entro cui il nostro concetto di distanza è perfettamente definito: al solo sentir dire che due dati oggetti sono distanti un millimetro oppure un chilometro, noi abbiamo immediatamente una rappresentazione precisa di tali distanze: la nostra esperienza quotidiana ci fornisce senza sforzo un numero infinito di termini di paragone e l'impressione che noi riceviamo dall'enunciazione di tali distanze è ben caratterizzata.

Ma quando andiamo al di là di certi limiti le cose cambiano: delle distanze piccole e delle distanze grandi noi non possiamo formarci nessun concetto chiaro: « un milionesimo di millimetro » è una dicitura che non ci risveglia alcuna rappresentazione cerebrale netta: lo stesso dicasi di « un milione di chilometri ». Per arrivare a concepire queste distanze, per averne un'idea approssimata, noi dobbiamo ricorrere a degli artifizî, dobbiamo ingrandire o ridurre la scala della rappresentazione, dobbiamo compiere tutto un lavorìo cerebrale complesso, e diverso ogni volta.

I lettori converranno forse subito sulla esattezza qualitativa di queste osservazioni: eppure dubito ch'essi si rendano conto della loro esattezza quantitativa. Credo che ben pochi immaginino quanto lontana dal vero sia l'idea che generalmente si risveglia in essi nel sentir parlare di « un milionesimo di millimetro » o di « un milione di chilometri ».

***

Cominciamo dalle distanze piccole. E' noto che si indica con 1 μ (= 1 micron) la mille-

Viaggi gratuiti per tutti i Soci del Touring Club Italiano

che presentano nuove adesioni al Sodalizio con le norme indicate a pagina 63, 64 e 65 della "Rivista,, di Febbraio

sima parte di un millimetro, e inoltre con 1 μμ (= 1 millimicron) la millesima parte di un micron, cioè la milionesima parte di un millimetro.

$$1 \text{ mm.} = 1000\ \mu = 1\,000\,000\ \mu\mu$$

I migliori microscopî permettono di vedere solo dei corpuscoli le cui dimensioni non siano minori di 200 μμ = 0,2 μ. Però la materia ci si può rivelare sotto forma infinitamente più sottile; ed è anche facile calcolare in certi casi lo spessore ridottissimo, corrispondente probabilmente ad un solo strato di molecole, in cui la materia ci si presenta. Diamo un esempio che chiunque può ripetere.

Si abbia un bacino ripieno d'acqua, e supponiamo di toccare lo specchio liquido con la punta di un ago immerso prima in un po' d'olio d'ulivo: la goccetta d'olio attaccata alla punta dell'ago sia pure molto piccola, misuri ad esempio un solo millimetro cubo. Appena l'ago tocca l'acqua, l'olio vi si spande sopra, formando una sottile pellicola circolare riconoscibile al suo splendore, che si allarga rapidissimamente tutt'all'intorno. A un tratto, come tale pellicola raggiunge una determinata dimensione, appariscono in essa dei fori rotondi: tali fori si fan sempre più grandi, finchè della pellicola non resta che un reticolato delimitante tali fori e finalmente anche il reticolato scompare. Tutto il fenomeno non dura che un istante: e non si verifica se l'acqua non è perfettamente esente da sostanze grasse o oleose. Da misure accuratissime risulta che i fori rotondi cominciano ad apparire quando lo spessore della pellicola oleosa si riduce a 100 μμ = 0,1 μ; ma anche dopo terminata l'esperienza, quando cioè il reticolato è scomparso e apparentemente la vista non ci rivela più alcuna traccia d'olio sull'acqua, si può constatare che un velo d'olio di spessore assolutamente minimo copre ancora il bacino in modo omogeneo. Un mezzo semplicissimo per verificare l'esistenza di questi minimi veli oleosi è il seguente: Gettando dei piccoli pezzi di canfora sopra uno specchio d'acqua perfettamente pulita, tali pezzetti cominciano a ruotare e a nuotare qua e là con moti irregolari (non è qui il caso di spiegare la causa di tali strani movimenti), mentre questi movimenti non si producono nè sull'olio nè sopra un velo oleoso il cui spessore non scenda al di sotto di 2 μμ. Ciascuno di voi può fare l'esperienza: essa riesce, calando un ago, bagnato con un millimetro cubo d'olio, in uno specchio d'acqua la cui superficie misuri fino a mezzo metro quadrato. Con altri metodi più precisi si è verificato però che lo strato omogeneo d'olio si può estendere ancora molto di più, fino ad avere uno spessore di 0,5 ÷ 0,3 μμ (un millimetro cubo d'olio sopra un bacino di due o tre metri quadrati): questo spessore corrisponde quasi certamente ad un solo strato di molecole.

Con un esperimento così semplice come quello dei pezzetti di canfora noi siamo dunque arrivati ad afferrare degli spessori non lontani nientedimeno dal diametro delle molecole! A risultati simili si arriva anche studiando i veli iridescenti delle bolle di sapone! Fermiamoci un momento a questo «diametro delle molecole». Come è noto la teoria dei gas è quella che maggiormente ci ha illuminato sull'ente «molecola»; ebbene tale teoria ha fornito per le molecole di molti gas, per esempio per l'aria, un diametro di circa 0,3 μμ (proprio come abbiamo trovato presso a poco per l'olio) e ha permesso di calcolare con una certa approssimazione il numero N di molecole che si trovano in un centimetro cubo di gas a $0°$ C e a 760 millimetri di pressione (numero di Loschmidt). In media è $N = 28 \times 10^{18}$, cioè 28 seguito da 18 zeri, 28 trilioni.

Questa cifra è per noi inconcepibile, in sè, come è inconcepibile la dimensione 0,3 μμ. Vediamo se possiamo arrivare a rendercene un'idea un po' concreta, ingrandendo la scala della nostra rappresentazione mentale. Immaginiamo di ingigantire il centimetro cubo di gas entro cui sono 28 trilioni di molecole fino ad avere un cubo di dieci chilometri di lato, e cerchiamo di vedere che dimensioni avrebbero in tale scala le molecole e a che distanza media starebbero le une dalle altre. Il lato di un centimetro essendo diventato di 10 chilometri cioè di 1 000 000 di centimetri, il diametro della molecola diverrebbe 1 000 000 × 0,3 μμ = 300 000 μμ = 300 μ = mm. 0,3 e per avere in un cubo di 10 chilometri di lato 28 trilioni di corpuscoli ugualmente distribuiti essi devono trovarsi a circa mm. 3,3 l'uno dall'altro.

Queste cifre ci permettono già di farci una idea, sebbene ancora pallida, di ciò che significa 0,3 μμ. Se in un cubo di un centimetro di lato si trovano dei corpuscoli di 0,3 μμ e noi ingrandiamo il cubo fino ad avere un lato di dieci chilometri, i corpuscoli in corrispondenza non vengono ad acquistare neppure il diametro di mezzo millimetro!

Molti lettori, se vogliono esser franchi, debbono dichiarare la loro sorpresa davanti ad un esempio pratico che rende evidente una constatazione pur molto elementare, quella cioè che il μμ sta al millimetro come il millimetro sta al chilometro! E forse molti dovranno anche dichiarare che non supponevano che dimensioni così piccole potessero essere la base di fenomeni così comuni come quelli dei veli oleosi e delle bolle di sapone.

***

Passiamo ora a parlare delle *grandi* distanze, chiamando grandi distanze quelle che per la loro estensione non possiamo più apprezzare direttamente col senso della vista o che colla vista possiamo apprezzare solo malamente o in circostanze speciali. Per apprezzarle, noi ricorriamo allora a qualche artificio, generalmente a quello di calcolare il tempo che si impiegherebbe a percorrerle con una velocità nota.

Una distanza ben comprensibile da ciascuno è, come dicemmo più indietro, il chilometro: tutti sanno che per percorrere a piedi un chilometro si impiegano da 10 a 13 minuti, secondo le gambe degli individui. Anche la distanza percorsa in un'ora, uguale a 5 o 6 chilometri, è ancora molto ben afferrabile e si può in circostanze ordinarie abbracciar anche con lo sguardo. Il concetto di distanze maggiori diviene già un poco più difficile, tuttavia la marcia ordinaria di una giornata di 8 ore, cioè una tratta di 40 chilometri, si può ancora afferrare bene, con un po' di pratica, come unità di strada: non è più il senso della vista che qui di solito ci ajuta, ma è piuttosto la sensazione di stanchezza fisica che costituisce la misura indiretta del cammino percorso.

Per distanze ancora maggiori, un concetto chiaro manca di solito completamente; esse infatti non vengono percorse che in ferrovia (o in automobile). Chi deve infatti acquistare un'idea esatta della distanza Roma-Firenze, uguale a 316 chilometri, se stando comodamente seduti in direttissimo si può percorrerla in 5 ore e mezza? Tale distanza resterebbe certo un poco meglio impressa nella memoria, se si percorresse a piedi in 8 giorni di buone marcie.

Quando adesso leggiamo sui giornali, che fra qualche anno si potrà fare il giro del mondo in 30 giorni, siamo tentati a dimenticare che per percorrere a piedi una distanza uguale alla circonferenza terrestre, cioè una distanza di 40 000 chilometri, ci vorrebbero in cifra tonda 1000 giorni di marcia cioè 2 ¾ anni.

Proviamo ad applicare questa unità alle distanze planetarie: avremo dei risultati sorprendenti. Sappiamo ad esempio, che la Luna, il corpo celeste più vicino alla Terra, è lontano 385 000 chilometri. Ebbene, se qualcuno potesse marciare a piedi dalla Terra alla Luna, dovrebbe partir ragazzo per arrivarvi uomo ben maturo: impiegherebbe infatti, senza prendersi neppure un giorno di riposo, circa 27 anni. Lo stesso camminatore per arrivare dalla Terra a Venere, il pianeta a noi più prossimo, impiegherebbe nientemeno che 2800 anni in cifra tonda! Basta questo per far vedere che l'unità « giornata di marcia » diviene completamente inservibile per acquistare un'idea delle distanze planetarie che arrivano a migliaia di milioni di chilometri. Qui dobbiamo ricorrere ad un nuovo artificio, a quello di ridurre tutto il sistema in una scala più piccola, e adotteremo la scala scelta dal prof. Scheiner, dell'Osservatorio di Potsdam, nel suo libriccino *Der Bau des Weltalls*.

Rimpiccioliamo il Sole fino a che abbia presso a poco le dimensioni di una cupola di chiesa, immaginiamocelo cioè ridotto ad essere una palla di 40 metri di diametro. Nella tabella seguente calcoliamo le dimensioni che hanno in tale scala i differenti pianeti, nonchè ciò che divengono le distanze fra essi e il Sole.

	Distanza dal sole ai diversi pianeti		Diametro dei pianeti	
	reale (in milioni di km.)	ridotta (in km.)	reale (in km.)	ridotto (in metri)
Mercurio	58	1,7	4.800	0,14
Venere	108	3,1	12.100	0,34
Terra	149	4,3	12.756	0,37
Marte	226	6,5	6.770	0,20
Giove	773	22,4	141.300	4,09
Saturno	1.418	41,0	118.800	3,43
Urano	2.851	82,4	50.000	1,45
Nettuno	4.467	129,2	62.200	1,80
(Luna)	—	—	(3.480)	(0,10)

Con questi dati qualunque lettore, immaginando di collocare nel centro della città in cui egli vive la sfera di 40 metri rappresentante il Sole, può facilmente riportare sopra una carta geografica le distanze relative dei varî pianeti e tracciare poi con un compasso, facendo centro nella detta città, i circoli rappresentanti in via approssimata le orbite dei pianeti stessi. Per fare un esempio; prendiamo Roma come centro e collochiamo il nostro sole di 40 metri in mezzo a piazza Venezia. Allora *Mercurio* sarebbe una palla di 14 centimetri di diametro, che gli girerebbe intorno a 1700 metri di distanza, toccando cioè Castel S. Angelo, S. Pietro in Montorio, Porta Portese, la Chiesa della Navicella, Piazza Vittorio Emanuele, la stazione di Termini, Porta Pinciana, Piazza del Popolo. *Venere* sarebbe una palla di 34 centimetri di diametro che girerebbe a circa 3100 metri di distanza da Piazza Venezia; la sua orbita uscirebbe già fuori delle mura. La *Terra* avrebbe 37 centimetri di diametro e girerebbe a 4300 metri di distanza: toccherebbe cioè la Stazione del Portonaccio, la Chiesa di S. Agnese sulla via Nomentana, passerebbe sul Ponte Milvio, sul forte di Monte Mario, abbraccerebbe Villa Pamfili, la Basilica di S. Paolo, la stazione della Tuscolana. Il nostro mondo starebbe quindi già abbastanza lontano dal centro del suo movimento e non sarebbe che una palla di 37 centimetri di diametro! Le più grandi montagne avrebbero circa un quarto di millimetro di altezza, sarebbero cioè rappresentabili da piccoli granelli di sabbia; gli oceani, nella loro profondità media, avrebbero lo spessore di un foglio di carta da lettere! E che cosa diviene la Luna in questa scala? Diviene una palla di 10 centimetri di diametro che gira a undici metri dalla Terra!

Continuiamo coi pianeti esterni.

Marte passerebbe già più fuori, sul Ponte della Magliana e su Cecilia Metella. *Giove* taglierebbe i colli Laziali abbracciando Frascati. *Saturno* abbraccerebbe completamente i Colli Laziali nonchè il Soratte e passerebbe sul Mar Tirreno con un considerevole arco della sua orbita. *Urano* uscirebbe già dal Lazio e passerebbe sull'Umbria e sugli Abruzzi, toccando Frosinone, Avezzano, il Terminillo, Terni, Montalto di Castro. *Nettuno* finalmente taglierebbe nel suo cammino anche la Campania, le Marche e la Toscana, abbracciando tutto il gruppo del Gran Sasso e i Monti Sibillini, Assisi, Chiusi, Santa Fiora, Porto S. Stefano, le isole di Ponza. Eppure Nettuno sarebbe solo una sfera di metri 1,80 di diametro! Pensate a questa piccola sfera isolata nello spazio, così lontana, eppure governata sempre dal piccolo Sole di Piazza Venezia.

Consigliamo a tutti i lettori di calcolarsi questo sistema planetario ridotto, prendendo per centro la loro propria città. Si divertiranno, e saranno portati a riflettere su mille diverse questioni, acquistando una idea molto chiara dei rapporti di spazio del nostro sistema planetario. Avevamo visto prima che la distanza di 385 000 chilometri fra la Terra e la Luna avrebbe potuto essere coperta a piedi da un buon camminatore appena in 27 anni. Ora vediamo che questa stessa distanza, nel nostro sistema ridotto, sarebbe rappresentata da soli 11 metri, mentre nella stessa scala la distanza fra il Sole e Nettuno sarebbe rappresentata dalla distanza fra Roma e Chiusi; cioè permette di comprendere un poco meglio che cosa significa la distanza di 4467 milioni di chilometri che separa Nettuno dal Sole!

Dopo quanto abbiamo detto non resta più dubbio che il sistema solare merita il nome di uno spaventoso deserto in cui le poche e piccole masse planetarie sono disseminate a grandi lontananze le une dalle altre. Il vuoto del creato appare ancora più spaventoso se si esce dal sistema planetario e si considera il sistema delle stelle: le distanze che abbiamo finora considerato divengono allora un nulla. La distanza della stella più vicina a noi è almeno 200 000 volte più grande che quella della Terra dal Sole: per comprendere che cosa ciò vuol dire, riprendiamo il nostro universo minuscolo, col Sole ridotto a 40 metri di diametro e collocato in Piazza Venezia a Roma. Nettuno, il pianeta più lontano, passa per Assisi e Chiusi. Ebbene la più prossima stella fissa, nella stessa scala, non troverebbe più posto sulla Terra, starebbe ad una distanza uguale a circa due volte la distanza reale fra la Terra e la Luna! A questo punto neanche la scala ridotta è più sufficiente a dare un concetto esatto!

Molto probabilmente la seconda stella fissa a noi prossima è già ad una distanza doppia; ma in linea generale vi sono pochissime stelle

le cui distanze si aggirino su queste cifre: le stelle cosidette vicine stanno in media ad una distanza almeno 10 volte più grande. Quanto lontane stiano poi le più lontane che il canocchiale può discernere, non si sa sempre dire esattamente: fra 100 e 1000 volte più lontane. Per ajutare a comprendere queste cifre, la scienza ricorre ad un nuovo artificio, introduce una nuova unità di misura, l'*anno di luce*.

Le più grandi velocità che noi possiamo creare meccanicamente sono quelle dei projettili delle moderne armi da fuoco. La velocità iniziale di tali projettili raggiunge circa i 1000 metri al secondo; eppure è un passo di lumaca rispetto alle velocità con cui si propagano nello spazio la luce e l'elettricità. La velocità della luce è precisamente 300 000 volte maggiore, in quanto un raggio luminoso percorre in un secondo chilometri 300 000, cioè impiega secondi 1 3/4 per andare dalla Luna alla Terra, dal Sole alla Terra già oltre 8 minuti, e dal Sole al confine del sistema planetario (Nettuno) già 4 ore. Ma per venire a noi dalla più prossima stella fissa impiega 3 anni e mezzo, ossia « la più prossima stella fissa è lontana 3 anni e mezzo di luce ».

L'astronomia ha determinato con certezza che la luce delle stelle più luminose che noi vediamo è partita dalle rispettive origini circa 30 anni fa, per arrivare oggi ai nostri occhi: e che gli astri più lontani noi li scorgiamo oggi solo quali erano all'epoca della scoperta dell'America!

***

Le considerazioni di distanza sono il pane quotidiano per tutti i soci del Touring, da quello modesto che viaggia a piedi o in bicicletta al più fortunato che viaggia in automobile; mi auguro quindi ch'essi non abbiano trovato prive di interesse le colonne precedenti, destinate a metter meglio in luce il fatto che la mente umana arriva a formarsi un concetto ben definito solo di una certa categoria limitata di distanze, e che vi sono tutte le distanze molto piccole, al disotto, e tutte le distanze molto grandi, al disopra, di cui non possiamo arrivare a formarci un'idea se non per mezzo di artifici, di cui abbiamo rammentato, i più ovvii.

Forse il collega costretto a contentarsi del podismo troverà una certa consolazione, se è filosofo, nel pensare che anche le più meravigliose azioni chimiche, (ad esempio, la formazione di quei colossali magazzini di energia che sono le molecole dei moderni esplosivi) si svolgono entro il campo delle piccolissime distanze infraatomiche: e forse la vanità del collega automobilista si abbasserà un poco al pensiero che il suo conta-chilometri, pur girando in avanti da oggi fino all'ultimo giorno della sua vita, non arriverà mai a segnare che una frazione minima delle distanze percorse dai quieti raggi degli astri che rallegrano le sue notturne gite estive.

U. T.

Il Regolamento per l'applicazione della Legge sulla Tassa degli Automobili, Motocicli e Velocipedi.

Il Regolamento relativo alla legge sulla tassa dei velocipedi o veicoli semoventi è stato finalmente emanato e contiene anche le norme per la circolazione di prova: esso fu approvato con decreto reale firmato in Venezia il 31 agosto e registrato alla Corte dei conti il 22 settembre ed è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del giorno 26 settembre.

Il lavoro di riordinamento di queste tasse, predisposte da apposita Commissione, è stato compiuto presso la direzione delle tasse sugli affari a cura della divisione delle successioni, delle manomorte e delle concessioni governative; e resta così completamente definito ed esaurito.

Il testo unico della legge, il regolamento e le speciali avvertenze ministeriali per l'applicazione delle varie disposizioni insieme ad alcuni modelli per il servizio contravvenzionale, sono stati diramati con una circolare del ministro Facta nella quale si avverte come gli uffici interessati abbiano in tal modo a loro disposizione, complete e riunite, tutte le norme concernenti propriamente le tasse sui velocipedi, motocicli e automobili il cui servizio è affidato alla direzione delle tasse sugli affari.

Il ministro raccomanda ai funzionari interessati di procedere senza ritardo affinchè il servizio di questa tassa sia rapidamente sistemato nelle provincie, eliminando le incertezze e gli inconvenienti che possono essere derivati dalla singolare condizione in cui si è trovata l'amministrazione, di dovere, per necessità imprescindibili applicare in gran parte senza il sussidio di un formale regolamento e con l'effetto dal 1 gennaio 1910, una nuova legge di tassa emanata appena due giorni prima.

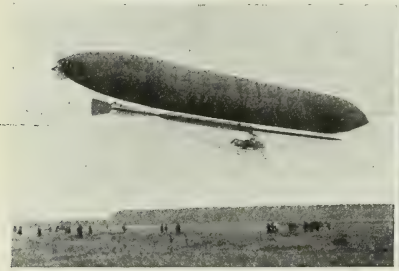
Ora si dovrà passare immediatamente dal regime transitorio al regime legale della circolazione di prova. E ciò non solo nell'interesse dell'erario, ma anche in quello egualmente importante dei Comuni, ai quali compete la metà del provento su tutte le tasse sui velocipedi, motocicli e sulle automobili; e applicandosi la legge con saviezza e uniformità di metodo e di criteri, si gioverà pure alla diffusione del ciclismo e del turismo, con beneficio delle industrie nazionali. Le istruzioni comprese nel volumetto contengono alla lor volta disposizioni notevoli, fra cui importanti quelle per il passaggio dal regime transitorio al regime doganale della circolazione di prova delle automobili, e quelle per assicurare ai Comuni la percezione della metà del provento di tutte le tasse sui velocipedi, motocicli e automobili.

I veicoli delle filovie sono esenti da tasse.

Per i cambiamenti nell'uso delle automobili si percepirà non più l'intera tassa stabilita per il nuovo uso, ma solamente la differenza.

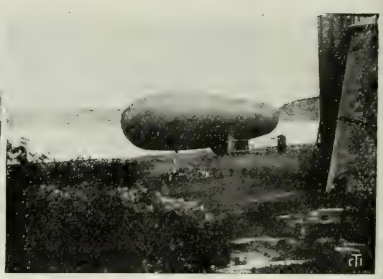
PRESENTATE UN NUOVO SOCIO CON LA SCHEDA INSERITA A PAGINA XIII

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

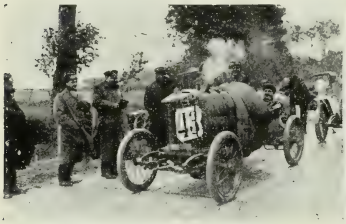


Il « Morning Post » il più grande dirigibile semirigido del mondo costruito in Inghilterra coi fondi d'una sottoscrizione nazionale.

Nella corsa podistica della mezz'ora a Napoli, Pagliani batte il « record » italiano dei 9 chilometri.



Il nuovo dirigibile militare italiano « 2 bis », a Bracciano.



Il celebre corridore automobilistico Giosuè Giuppone morto tragicamente a Boulogne-sur-mèr il 16 settembre ultimo scorso.

Il dirigibile « Zodiac » partecipante alle grandi manovre dell'esercito francese passa al di sopra di Grandvilliers.

La costruzione di un lago artificiale a Castiglione de' Pepoli. (*Fot. Ferdinando Bacci*)

Il fallito « raid » Parigi-Bruxelles. Mahieu alla partenza da Issy-les-Moulineaux

L'aviatore Poillot, morto recentemente per un accidente d'aeroplano a Chartres.

L'aviatore Cattaneo, su monoplano « Blériot », vola sopra il Duomo di Milano, il 23 settembre ultimo scorso.

LA COPPA DELLE VETTURETTE DI BOULOGNE.

Veduta generale del traguardo alla partenza.

Zuccarelli, su « Hispano-Suiza » alla voltata della Fourche.

L'arrivo di Zuccarelli, vincitore della Coppa.

La presente Rivista è stampata con carta patinata della Ditta A. Binda & C. - Milano

Informazioni

Archeologia — Arte

— *I nostri monumenti* sono sempre con ogni cura vigilati e tutelati dallo Stato che, specialmente in questi ultimi anni, con provvedimenti legislativi generali e speciali, non lesina gli stanziamenti in bilancio a loro vantaggio. Così, il Parlamento nell'ultimo scorcio dei suoi lavori votò una spesa di L. 200 000 per le opere di sottofondazione alla cattedrale di Pienza, la vaghissima chiesa fatta edificare da Papa Pio II nel suo borgo natio — l'antica Corsignano — sui disegni dell'architetto fiorentino Bernardo Rossellino. Votò anche la cospicua somma di L. 220 000 da spendersi in due anni in lavori di difesa contro il pericolo d'incendio nel Palazzo in Torino dove sono collocati i musei egizio e romano e la pinacoteca.

Dal loro canto i monumenti, le gallerie, i musei e gli scavi rendono allo Stato una somma non indifferente sotto forma di tassa d'ingresso. Nell'esercizio testè chiuso, al 30 giugno p. p., questa tassa ammontò a L. 1 066 000 con un aumento di 122 000 lire in confronto di quella riscossa nell'esercizio precedente.

E anche queste somme vengono spese integralmente a beneficio del nostro patrimonio artistico e archeologico.

— L'illustre scrittore e storico Corrado Ricci che per un momento si corse pericolo di veder abbandonare la Direzione generale delle antichità e belle arti dove, fin da quando vi fu chiamato dalla fiducia del Ministro Rava, ha portato un soffio di modernità di cui si sentiva da tanto tempo il bisogno, resterà al suo posto, avendo ottenuto dal Presidente del Consiglio e dal Ministro Credaro le più cordiali assicurazioni in merito a nuovi provvedimenti d'indole amministrativa e tecnica indispensabili al buon andamento degl'importanti servigi ai quali il chiaro uomo trovasi preposto.

— La scoperta più notevole di queste ultime settimane consiste nel rinvenimento di preziosi affreschi del pittore Buonamico Buffalmacco sulle pareti di una cappella nella Chiesa della Badia in Firenze.

Di Buffalmacco non si sapeva altro che fu un uomo allegro e burlevole, celebrato da Giovanni Boccaccio e amico di altri pittori giocondi e spensierati. La sua opera artistica, se il Vasari non ne avesse lasciato lodevole ricordo, avrebbbe potuto essere relegata da qualche ipercritico, fra le leggende e le storielle dei secoli andati. Ma la buona ventura ha voluto rivelare a noi Buffalmacco pittore e pittore originale, personale, indipendente dalle influenze dell'arte giottesca.

Firenze vede quindi accrescere la preziosa serie de' suoi cimeli artistici, che sono tanta parte della gloria italiana.

— Di tutte le attrattive che si stanno organizzando per le feste cinquantenarie del Regno d'Italia in Roma, la più bella sarà senza dubbio costituita dalla Mostra Etnografica, i cui padiglioni riprodurranno i più eleganti e ammirati monumenti delle varie regioni italiane.

La loro costruzione procede ormai rapida e spedita e già s'intravvedono le belle logge bramantesche, le torri dei castelli alpini, i comignoli dei palazzetti lombardeschi, i poggiuoli delle ville napoletane del settecento, le classiche linee degli edifici palladiani, le cupole moresche e i belvederi che annunziano la Sicilia e la Sardegna.

Sarà certo uno spettacolo artisticamente e politicamente della più alta importanza.

Gyb.

Automobilismo

— *Il periscopio* è un apparecchio semplicissimo e utilissimo che permette agli automobilisti di vedere ciò che avviene dietro la loro vettura, senza che lo *chauffeur* si volti o si sporga. Sul mantice della vettura (l'apparecchio è per ora solo applicabile a vetture a cielo fisso), esternamente, è applicato un prisma di vetro sul quale si riflettono le immagini degli oggetti che stanno dietro l'automobile. Un secondo prisma, applicato più in basso, manda queste immagini su uno specchietto posto davanti al guidatore che può così vedere un considerevole tratto di strada dietro di sè. L'apparecchio è riuscito di grande utilità a chi già l'ha adottato.

Linee Automobilistiche.

— E' stato inaugurato il servizio automobilistico pei valichi della Futa e del Giogo (S. Piero a Sieve).

— E' stata inaugurata ufficialmente la linea automobilistica Viterbo-Civitavecchia che già funziona da vario tempo.

— In attesa della tramvia elettrica che unirà Pontedera ai Bagni di Casciana, ha luogo, durante la stagione estiva, un servizio di automobili che soddisfa ogni più moderna esigenza ed ha acquistate le simpatie della popolazione.

— E' stata inaugurata la nuova linea auto motofunicolare Catanzaro-Sala.

— E' stato inaugurato il servizio pubblico automobilistico Susa-Moncenisio-Modane e viceversa.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha accolta la domanda del signor David Roger per l'impianto di un pubblico servizio di trasporti con automobili da Rimini a Pennabilli, lungo un percorso di chm. 45, con sussidio chilometrico di L. 510 per anni cinque.

— E' stato inaugurato ufficialmente il servizio automobilistico Ciriè-Corio.

— Per migliorare il servizio automobilistico Ongiglia-Pieve di Teco-Ormea, è stata inaugurata una nuova automobile Gaggenau, capace di N. 24 posti.

FERRO-CHINA-BISLERI
QUORE TONICO
COSTITUENTE DEL SANGUE
OCE RA-UMBRA
SORGENTE ANGELICA)
QUA MINERALE DA TAVOLA
ELICE BISLERI & C. - MILANO
VOLETE LA SALUTE??...
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

GRATIS AI SOCI DEL T.C.I.
IL CATALOGO MODELLI 1910
CICLI
DEI
DEI !!!
I PIÙ ESTETICI, PERFETTI
OFFICINE DEI MILANO VIA PASQUALE PAOLI 4

— E' stato inaugurato il servizio automobilistico Marzolara-Calestano (Parma).

— E' stato inaugurato il servizio automobilistico Perosa-Pragelato (Torino).

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole per l'attuazione di un servizio automobilistico fra Roma e Ostia.

— Il 15 agosto u. s. la Commissione per la graduatoria delle domande di sussidio per l'impianto dei servizi pubblici automobilistici ha tenuta l'ultima seduta della Sessione. Le domande esaminate nelle sei sedute sono circa 50.

— Venne effettuata l'inaugurazione del servizio automobilistico Pergola-Mondavio-Marotta-Senigallia.

— E' imminente l'apertura della linea automobilistica Chieti-Lanciano. Le vetture percorreranno in due corse di andata e due di ritorno la strada Chieti-Bucchianico-GuardiagreleCastelfrentano-Lanciano.

— Furono approvate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici le seguenti domande di sussidi per l'attuazione di servizi pubblici automobilistici: Sulle linee Maschito-Rionero-Melfi e Maschito-Venosa-Melfi, nell'Isola d'Elba; fra Chieti e Lamiono; Benevento-S. Bartolomeo in Galdo; Civitavecchia-Tolfa; Piperno-Frosinone-Sora; Corinaldo-Senigallia-Foligno-Muccia.

— L'on. Sacchi, Ministro dei Lavori Pubblici, ha approvato la proposta della Commissione speciale presieduta dall'on. Salvarezza per un sussidio annuo governativo per 66 linee automobilistiche di servizio pubblico. Tale servizio è dello sviluppo complessivo di chm. 2754 che importano un sussidio annuo di L. 1 532 000.

— La Deputazione Provinciale di Parma ha accolto il voto presentato dagli interessati per il servizio automobilistico Pontremoli-Fornovo Taro, col quale si dà incarico alla Provincia di promuovere la pratica per la concessione governativa.

— Coll'intervento di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici venne solennemente inaugurata la importantissima linea automobilistica S. Piero a Sieve-Bologna, che è la maggiore fra quelle finora esistenti.

— E' stata costituita la Società Anonima Calabro-Lucana per il servizio automobilistico Lagonegro-Castrovillari, e per altri servizi ancora da impiantarsi in Basilicata.

Tra gli altri esercizi che la Società stessa cercherà di assumere, vi è quello Montesano-Moliterno-San Chirico-Pantano di Senise.

— E' stato attivato un servizio automobilistico tra Dronero ed Acceglio.

— Col giorno 15 settembre è stato iniziato il servizio automobilistico Schio-S. Vito-Malo-Vicenza.

— E' stato inaugurato il servizio automobilistico Prato-Montepiano-Castiglione-Casalecchio di Bologna.

Aviazione

— *Cervi-volanti di salvataggio.* — Allorchè una nave si trova in pericolo in prossimità della costa, si può ad essa portare soccorso, stabilendo una linea di comunicazione mediante una corda che dalla costa si fa pervenire alla nave, o viceversa, per mezzo dei cervi-volanti. Questi, così lanciati, possono percorrere qualche chilometro; al filo di ritenuta si attaccano degli altri fili verticali formanti *guideropes*, che permettono di tirare a terra la linea dei cervi-volanti appena quelli sono giunti al di sopra della nave, e della costa. Nel caso che i cervi dovessero partire dalla costa per raggiungere la nave incagliata in direzione differente da quella del vento, si potrà deviare la linea dei cervi-volanti mediante speciali dispositivi, come ad esempio, attaccandoli al cavo con briglie dissimmetriche.

In moltissimi casi i cervi-volanti potranno portare un aiuto non indifferente.

— *Cervi-volanti segnali.* — E' molte volte utile, sia in terra che in mare, di far comunicare tra loro persone, o navi, che si trovino molto distanti, o che sieno nascoste da ostacoli che impediscano la visuale pur non essendo molto elevati. Così in guerra allorchè le comunicazioni rapide sono molto difficili per le accidentalità del terreno, o per la grande distanza, viene talvolta opportuno far delle segnalazioni a mezzo dei cervi-volanti. Basterà innalzarli di quattro, o cinquecento metri, munendoli di bandiere, di fiamme, ecc., con dato significato, perchè possano essere veduti fino a grandissime distanze.

— *Ascensioni con cervi-volanti.* — I cervi-volanti possono anche essere utilizzati per sollevare delle persone; è certo questa una delle applicazioni più seducenti di tali apparecchi. Però ciò fu tentato con successo solo da pochi anni; il Samson iniziò queste prove in America, utilizzando cervi-volanti grandissimi di difficile manovra e molto pericolosi. Poi si usufruì di cervi-volanti più piccoli, ma collegati fra loro, come fece il cap. Bader-Powell in Inghilterra; il quale unì la navicella direttamente al punto di attacco delle corde corrispondenti alle diverse coppie di cervi. Infine il Wire pure in America, utilizzando ancora varie coppie di simili apparecchi del tipo Hargrave, si faceva sollevare facendo passare una corda per una carrucola fissata al punto d'incontro delle gomene dei varî *tandems*.

Attualmente i cervi volanti sono in uso a questo scopo e con successo presso la Marina Russa, che utilizza cervi-volanti del tipo Hargrave; dei quali bastano sette od otto per sollevare una persona; e presso la Marina Inglese che adopera i Cody, i quali differiscono dagli Hargrave solo per due ali laterali e delle alette negli angoli delle cellule.

— Recentemente nel campo di aviazione di Reims durante il Circuito aereo si sono disputati dei premi, assegnabili a coloro che si fossero innalzati più sollecitamente e di più. Al concorso parteciparono con molto successo varî ufficiali francesi.

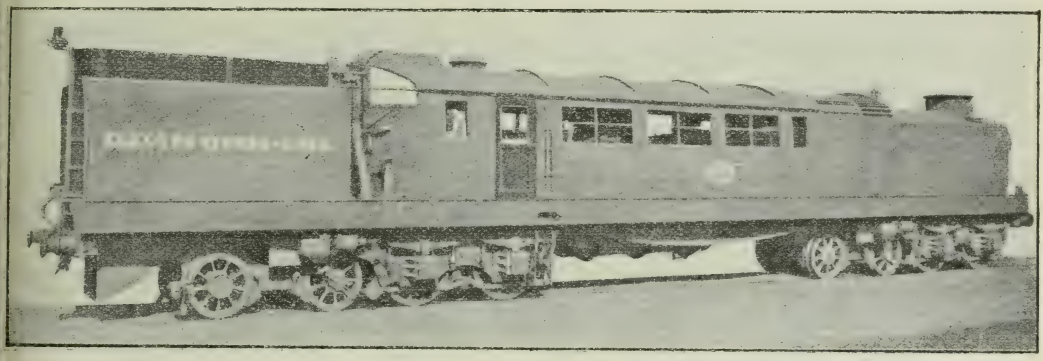
P. G.

Esplorazione

— *La nuova spedizione Bernier.* — Il cap. J. E. Bernier è partito un'altra volta a bordo della nave del Governo canadese *Arctic*, l'antica *Gauss*, con l'incarico di recarsi nelle isole dello Stretto di Jones e ad occidente di questo, nei paraggi cioè dove si svolse l'attività della spedizione Sverdrup negli anni 1898-1902, e di tentare poi il famoso passaggio di nord-ovest, terminando il viaggio a Victoria, nell'isola di Vancouver.

Ferrovie

— *Locomotiva elettrica a turbina.* — Fra i primi tentativi fatti per la introduzione della trazione elettrica sulle ferrovie, è noto quello dell'Heilmann che costruì una locomotiva munita di caldaia a vapore e di tutti i meccanismi adatti a trasformare



l'energia termica in elettrica, vale a dire un motore a vapore, una dinamo e un motore elettrico da cui eran mosse le ruote. Naturalmente una macchina siffatta, vera officina ambulante, non poteva aver successo perchè rispetto alla locomotiva a vapore presentava una superflua trasformazione di energia, e non offriva i vantaggi della produzione in grande ottenuta nelle officine centrali fisse. Recentemente un ingegnere inglese ha ripreso l'idea dell'Heilmann, creando una locomotiva che porta una caldaia con surriscaldatore di vapore e una turbina direttamente accoppiata ad un generatore elettrico, il quale alimenta i motori. Probabilmente questo secondo tentativo avrà la sorte del precedente, tanto più che, secondo gli esperimenti dell'ing. Bellazzo, di cui demmo notizia, la turbina a vapore potrà essere direttamente utilizzata sulle locomotive; ad ogni modo esso merita di essere preso in considerazione perchè l'inventore ha adottato tutti i mezzi adatti a ridurre il consumo di combustibile.

La locomotiva turbo-elettrica prende l'aspetto caratteristico che si scorge dalla figura qui riprodotta ed è destinata a rimorchiare treni e ad altissima velocità.

— *Il concorso per l'agganciamento automatico dei vagoni.* — La Giuria chiamata a giudicare gli apparecchi presentati al concorso per l'agganciamento automatico dei carri ferroviari indetto dal Collegio nazionale degli ingegneri ferroviarî italiani, riconobbe come meritevoli del primo e secondo premio gli apparecchi inventati dall'ing. Pavia e dal capotecnico Casalis, entrambi delle Ferrovie dello Stato, ed assegnò due diplomi di onore ai concorrenti Breda Giovanni e Allen Edgar, subordinando però il conferimento definitivo delle ricompense all'esito delle prove pratiche cui dovranno, a termini del regolamento, esser sottoposti gli apparecchi. Le prove ebbero luogo una prima volta a Saronno e poi furono ripetute a Berna in presenza dei membri del Congresso ferroviario internazionale. Il risultato fu sempre soddisfacente per tutti gli apparecchi. E' giudizio unanime che se la soluzione non si può ancora dir trovata, un gran passo innanzi si è fatto: nè è improbabile che fra non molto si trovi la via di venire a quell'intesa fra le varie Amministrazioni europee che dovrà portare all'adozione comune dell'agganciamento automatico.

— *Il traforo del Loetschberg.* — Questa, che è la più grande opera ferroviaria attualmente in costruzione, si avvia rapidamente al termine, essendo ormai già completata per tre quarti.

A cose finite il traforo avrà la lunghezza di metri 14 536 dei quali 12 269 in linea retta, 2237 in curva di metri 1100 di raggio e di 30 di metri 400 di raggio. Le pendenze saranno per metri 7634 dal 2,5 al 3,8 per mille, per metri 6300 del 7 per mille: il resto sarà in orizzontale.

L'imbocco nord trovasi a metri 1200 sul livello del mare; dall'imbocco si sale al 7 per mille sino al punto culminante posto a 1254 metri: segue un tronco in orizzontale di poca lunghezza e indi si ridiscende col 2,5 al 3,8 per mille sino a toccare l'imbocco sud a m. 1219. La costruzione fu cominciata a semplice binario, ma poi si decise di continuarla a doppio.

PHOTOGRAPHIE des COULEURS
L'OMNICOLORE
SOCTÉ JOUGLA

LASTRE, CARTE, CARTOLINE FOTOGRAFICHE marca "AS DE TREFLE,,
GRIESHABER Frères & C. di Parigi
sono incontestabilmente superiori a quelle finora preparate
Deposito Generale: MILANO - Via Ausonio, N. 8

TUTTI I RECORDS D'AVIAZIONE CON LA
BOUGIE
OLEO
Marca testa di negro
Adottata dagli aviatori: Blériot, Farman, Latham, Cattaneo, Paulhan, Chavez, Leblanc, ecc.
MARQUE DÉPOSÉE

Come è noto questo traforo trovasi sulla linea Frutigen-Briga che si prevede di poter aprire all'esercizio il primo maggio 1913.

L'intiera linea sarà esercitata a trazione elettrica monofase con 1500 volt a 15 periodi sulla linea di contatto.

— *Una locomotiva gigantesca.* — Una fabbrica americana ha costruito recentemente per la *Delaware and Hudson Railway Company* una gigantesca locomotiva, di dimensioni mai finora raggiunte. La caldaia ha m. 13,63 di lunghezza e m. 2,30 di diametro. Il focolare è enorme: m. 3,20 di lunghezza per m. 2,47 di larghezza. I cilindri hanno un metro di diametro e son quattro, in duplice espansione; ogni paio di cilindri pone in azione quattro assi motori. La formidabile macchina ha dunque 16 ruote motrici. Il peso totale in ordine di marcia, tender compreso, è di tonnellate 300. Lo sforzo di trazione è di ben 50 000 chilogrammi. La macchina è destinata a rimorchiare treni di 600 tonnellate sulle linee a forti pendenze dell'Hudson.

— *Esposizione italiana dei trasporti a Buenos-Ayres.* — La mostra delle nostre Ferrovie dello Stato all'Esposizione di Buenos-Ayres ha avuto un vivo successo per merito speciale del commendatore Luigi Luiggi, R. Commissario italiano e del cav. Michele Oro, delegato speciale della nostra Amministrazione ferroviaria. Lasciando da parte le numerose memorie tecniche e le pubblicazioni esposte, che fanno fede della attività dei varî uffici, accenneremo ai veicoli inviati per conto della nostra Amministrazione di Stato, di accordo con le Ditte costruttrici. Figurano dunque a Buenos Ayres, due locomotive viaggiatori, una a tre sale accoppiate e carrello anteriore ad un asse, l'altra pure a tre sale ma con carrello anteriore a due assi; entrambe munite di surriscaldatore tipo Schmidt, altra locomotiva a tre sale accoppiate, senza carrelli pel rimorchio di treni misti su linee a profilo vario, una locomotiva da merci, a cinque assi accoppiati; una carrozza a carrelli di prima classe, tipo intercomunicante a corridoio laterale, con porte laterali esterne tanto nei compartimenti che nei corridoi, altra carrozza mista di prima e seconda classe dello stesso tipo, un carro scoperto a sponde mobili, un carro coperto pel trasporto di cavalli, altro carro pel trasporto di derrate. Una serie di fotografie e pubblicazioni illustra l'impianto elettrico dei Giovi, del quale abbiamo già parlato.

Linee Ferroviarie e Tramviarie.

— Fra i lavori che si dovranno eseguire nelle Puglie per ovviare al grave disagio economico in cui versano, verrà data la precedenza al nuovo binario sulla linea ferroviaria litoranea Ancona-Bari.

— Ha avuto luogo la prima visita di prova della nuova linea ferroviaria Ponte Nossa-Clusone che sulla fine del prossimo ottobre dovrà essere aperta al pubblico.

— Oltre alle due linee ferroviarie già esistenti che congiungono il Tirolo alla Germania, se ne sta costruendo una terza. La prima, più antica, è la continuazione di quella del Brennero, parte da Innsbruck e per Kufstein e Rosenheim va a Monaco. La seconda, detta anche ferrovia arulana, parte pure da Innsbruck e risale la Valle dell'Enno fino a Laudeck donde, per il traforo dell'Arula, entra nel Vorarlberg che attraversa fino al capoluogo, Briganzia (sul lago di Costanza) che è congiunta con due linee alla Baviera ed al Wurttemberg. La terza, ora in costruzione, partirà da Innsbruck, o meglio dal suo sobborgo Wilten.

— E' stata inaugurata ed aperta al pubblico servizio la linea tramviaria Anzio-Nettuno.

— I lavori della ferrovia Bassano-Marostica-Vicenza-Noventa-Montagnana sono a buon punto, e, se non continuerà a difettare la breccia ed a tardare la spedizione dei binarî, la linea potrà essere completata fra un anno, fino a Noventa.

— L'Associazione generale del Commercio di Genova ha costituito un Comitato di propaganda allo scopo di rivendicare l'urgente attuazione della ferrovia Genova-Piacenza-Cremona, reclamata, oltrechè dagli interessi economici delle tre provincie, dalle superiori ragioni della difesa dello Stato.

— E' stato inaugurato il tronco ferroviario che congiunge Ponte Verde a Recoaro, in prosecuzione della Valdagno-Ponte Verde. Viene così a collegarsi direttamente la celebre stazione termale alla linea Milano-Venezia.

— La Società Veneta, aderendo al desiderio di molti paesi interessati, ha stabilito di costruire una linea tramviaria che comprenderà: Udine, Mortegliano, Castions di Strada, Gonars, S. Giorgio di Nogaro e Marano Lagunare, con una diramazione a Mortegliano per Codroipo.

— E' stato eseguito il collaudo della linea Automoto-funicolare che lega la Città di Catanzaro alla stazione ferroviaria di Sala.

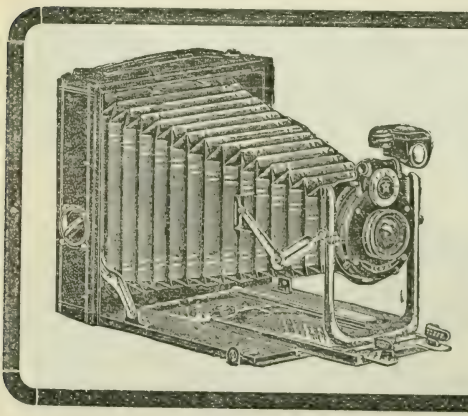
— Sono incominciati i lavori di posa dei binarî per la tramvia elettrica a Maslianico (Como).

— Si annunzia che sono quasi ultimati gli studi per la costruzione della linea ferroviaria Orvieto-Acquapendente-Pitigliano-Orbetello e che a ottobre verrà presentato alle autorità superiori il relativo progetto.

— L'on. Sacchi, Ministro dei Lavori Pubblici, ha disposto che si dia subito corso alle pratiche per la concessione della ferrovia Lanzo-Ceres, senza attendere la risoluzione delle vertenze con la Società Canavese, riguardanti le altre ferrovie già da essa esercitate.

— Si sono riuniti al Municipio di Padova molti sindaci e molti rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione di una linea ferroviaria Pieve-Adria, ed hanno deliberato di invitare le Ditte a tutt'oggi interpellate ed eventualmente anche altre a produrre entro il mese di ottobre un'offerta impegnativa per la costruzione e l'esercizio della linea stessa.

— Coll'intervento dell'on. avv. comm. Domenico Pozzi, deputato del collegio, è stata tenuta a S. Angelo (Pavia) una importante assemblea per trattare del progetto della ferrovia Pavia-Lodi-Brescia.



"Favorit,"

ICA Actiengesellschaft

DRESDA (Sassonia)

La camera prediletta del fotografo-turista. 9×12 cm. o 13 × 18 cm. con doppio tiraggio, circa 27 cm. o 39 cm. e telaio mobile.

Meccanismo accurato e perfetto in tutti i dettagli. Piccolissimo volume. - Vendita da ogni commerciante di forniture fotografiche del mondo ai prezzi originali. —

Il Catalogo generale illustrato, N. 605, gratis.

— E' imminente l'apertura al pubblico della linea filoviaria Alba-Barolo, lunga 13 chilometri con quattro corse doppie giornaliere, e servizio in coincidenza coi treni in Alba.

— La Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole all'allacciamento della nuova ferrovia Iseo-Rovato ed alla domanda della Società Edison di elettricità per la concessione di una tramvia da Affori a Varedo in prolungamento della linea Milano-Affori.

Filonautica

— *La Coppa dei laghi.* — Tutti gli anni la più vecchia e antica Società filonautica italiana, il *Regio Regate Club Lariano* organizza diverse regate che nei tempi passati erano della massima importanza sopratutto per l'incontro tra i campioni lariani coi colleghi del lago Maggiore dove un'altra fiorente Società il *Regio Verbano Yacht Club* sviluppa costantemente un programma interessante. Tra i due *clubs* molti anni or sono era stata istituita una regata che aveva premio un bel trofeo intitolato ai laghi: da diversi anni però per la coppa che era stata guadagnata dal *club* lariano non era stato portato alcuna sfida. Ma quest'anno col bel gesto sportivo le due Società s'accordarono per far correre la prova rispettivamente da tre monotipi prescelti fra quelli costruiti per i due diversi *clubs*.

La vittoria spettò al *Regio Verbano Yacht Club* che mandò tre campioni di alto valore, ai quali il club del Lario oppose i due suoi migliori *skiffers*, uno dei quali per vero dire genovese. Ma contro le veloci creazioni del Costagesta i monotipi dei Taroni di Carate non esistettero un sol momento come competitori serî, così che il *macht* a sei si risolse in un brillantissimo successo dei rappresentanti verbanesi che tutti e tre si piazzarono davanti ai due monotipi del lago di Como rimasti in gara.

La sconfitta, per quanto prevista, ha però eccitato l'umore battagliero dei lariani che nel venturo anno dovranno correre la prova sul lago Maggiore e si studia il modo di costruire dei sei metri della nuova stazza, ciò che sarebbe una bellissima cosa.

Ecco ora il dettaglio della prova:

La corsa ebbe luogo sul campo di Bellano.

I monotipi del lago Maggiore erano: *Vestale* del marchese Fazio Dal Pozzo; *Walkyrie* del dott. Baisini; *Cometa* del signor C. A. Conelli De Prosperi; quelli del lago di Como erano i monotipi N. 4 dell'avv. Stoppani, N. 7 del signor Ignazio Centurini, N. 8 del signor Mario Zanoletti.

La gara si svolse dinanzi ad un affollato pubblico, specialmente ospitato sul battello-*salon*.

La partenza venne data alle 13,5.

Sul lago non soffiava un filo d'aria e fin dal principio la regata si annunziò di esito sicuro per i verbanesi. Subito dopo il giro della prima boa, il monotipo del signor Zanoletti è costretto a ritirarsi.

Ecco i tempi del primo giro del triangolo: Bellano, Rezzonico, Acquaseria: 1. *Vestale* alle 14,35'7" — 2. *Walkyrie* alle 14,35' 20" — 3. *Cometa* alle 14,36' — 4. Stoppani alle 14,45' 5" — 5. Centurini alle 14 44' 17".

Dopo il primo giro, un contrasto dei venti *tivano* e *breva* anima la gara. Al secondo giro, cioè al traguardo, arrivano: 1. *Vestale* del marchese Dal Pozzo, rappresentante del lago Maggiore, alle 15,22' 54" — 2 *Walkyrie* del dott. Baisini, alle 15,23' 49" — 3. *Cometa* del signor Conelli, alle 15 23' 51" — 4. Centurini, alle 15,29' 59".

L'avv. Stoppani non può oltrepassare l'ultimo boa e perciò non viene qualificato.

La vittoria resta quindi al Lago Maggiore. La Coppa dei Laghi è stata consegnata al marchese Dal Pozzo dalla marchesa Trotti, mentre la musica del lago suonava la marcia reale.

— *Il Meeting delle somme.* — A Saint Valery hanno avuto luogo delle interessanti regate motonautiche durante le quali si svolsero anche dei concorsi con intenti turistici e militari.

Le prove diedero il seguente risultato:

Premio speciale: Duc II del signor Coulomb.

Premio della distanza: Il primo dei francesi fu ancora *Duc II* e degli stranieri *Oyouky II.*

Premio del rimorchio: Roi-d'Ys.

Premio del petrolio: Amiral Courbet.

Premio delle staffette: Duc.

Premio di crociera: 1. *Duc II, Roy d'Ys, Satanite, Marie Louise.*

Le corse furono vinte rispettivamente da: *Le Crotoy, Jak, Amiral Courbet, Marie Louise, Roy d'Ys, Satanite.*

Particolarmente interessanti furono le prove fornite da *Duc II* il quale non è altro che un idroplano del tipo a gradino. Tale autoscafo cominciò col recarsi da Parigi a Saint-Valery. Il 31 *Duc II* parte da Neuilly-Saint-James con cinque persone e bagagli e percorre 320 chilometri arrivando a Taucarville.

Il 4 parte dall'Hâvre per Nouville, continua per Etretat. L'8 parte da tale località ed arriva a Tréport.

Il 14 porta dei dispacci al Crotoy e a Hourdel. Il 17 con mare duro percorre 200 chilometri ed il giorno seguente con mare ancora più mosso il *Duc* va fino a Fécamp dove giunge di notte dopo una faticosa ma felice navigazione.

— *Una bella crociera.* — Da Singapore è segnalato l'arrivo in quel porto della goletta americana di 62 tonnellate *Seafarer* del signor Norris il quale viaggia accompagnato dalla moglie, la figlia ed un'amica della moglie. Con la piccola navicella la comitiva si propone di fare il giro del mondo. Molta parte del percorso è ormai stato effettuato, avendo la goletta attraversato il canale di Suez. Il *Seafarer* misura m. 27,85 di lunghezza totale, m. 19,50 al galleggiamento: una larghezza di m. 5,80 e m. 3,50 di tirante.

Durante il lungo viaggio non si verificò nessun incidente notevole ed il proprietario si propone di continuare il viaggio ed attraversare il Pacifico in quattro, cinque settimane valendosi dei monsoni del sud-ovest.

— *La serie dei 23 metri.* — Non è stata questo anno fortunata. Dopo l'incidente alla *Brugnilde* il

Ai Soci del Touring

Sconto del 10 %

Se avete bisogno di un corrispondente, di una banca, di una indicazione in qualsiasi città del mondo; se credete che una seria e diffusa pubblicità possa giovare ai vostri interessi; se vi preme di far conoscere ovunque il vostro indirizzo; Se volete aprire nuove vie ai vostri affari e aumentare le vostre relazioni, inviate Cartolina vaglia di Lire **4,50** all'

Annuario Mondiale

FIRENZE - Piazza Signoria, 8 - FIRENZE

ed avrete una copia dell'ANNUARIO MONDIALE 1911 compresa l'inserzione del vostro nome e indirizzo.

White-Heater che fu portato dal rimorchiatore ad investire su di una palizzata. Pareva che i danni fossero lievi e il grosso *yacht* partecipò ad una regata durante la quale rimase di molto indietro del *Shamrock*.

Portato in bacino e verificato si riscontrò una grossa avaria alla falsa chiglia ed al piombo che richiederà una lunga riparazione.

Da un noto *yachtsman* inglese è partita però la proposta di sostituire alla serie troppo costosa dei 23 metri l'altra di 19 metri finora trascurata affatto. Il proponente signor Yates ordinò un *yacht* di tale serie: lo stesso ha fatto sir Pender. Pare che anche Kennedy, Lipton e Burton proprietari di *yachts* di 23 metri passeranno commissioni di altrettanti 19 metri.

— *La Coppa Harmsworth.* — Questo importante trofeo motonautico istituito da Lord Harmsworth per una competizione motonautica internazionale riservata ai *racers* di non più di 12 metri che due anni fa venne guadagnata dagli Stati Uniti ciò che importa l'obbligo per gli europei di recarsi nelle acque americane per la sfida, è stata recentemente disputata a Larchmont.

La lotta si risolse in una vittoria americana poco prevista e dovuta solamente ad un disgraziato incidente che obbligò il miglior campione inglese ad arrestarsi per avere aspirato delle alghe sulla pompa di circolazione.

La corsa, come del resto tutte le altre volte perchè i continentali finora non vi parteciparono, fu piuttosto un *match* anglo-americano.

Gli inglesi erano rappresentati da *Zigarella* di D. Hauburg e *Pioneer* del duca di Westminster, proprietario già dell'*Ursula*. La prima non aveva caratteristiche speciali all'infuori della potenza del motore (400 cavalli) uguale del resto a quella di Pioneer che è un idroplano del tipo Fauber. Il *Motor boat club of America* era rappresentato da *Discie II* che è la più veloce lancia americana e da *Nameley* di Melville.

Il percorso era triangolare di 30 miglia in tre giri. La partenza fu data alle 3,30 del 20 agosto al largo della gettata di Larchmont con tempo buono e leggiera brezza. *Pioneer* pilotato dal Robins passò immediatamente in testa lasciando di molto indietro tutti gli altri e *Discie* che lo seguiva secondo. Percorse sette miglia con una velocità di 40 miglia all'ora quando per l'incidente sopra detto fu obbligato ad arrestarsi. *Discie* potè così raggiungere il competitore e sorpassarlo non mai disturbato da *Zigarella* e *Namelen* capaci di una velocità notevolmente inferiore e che dalla corsa si dovettero poi ritirare per avarie ai motori. *Discie* finiva il suo secondo giro quando *Pioneer* potè mettersi in caccia; e il ritardo avuto era stato però troppo notevole e malgrado la sua grande superiorità non gli fu possibile di raggiungere l'americano che così seppe conservare al proprio paese la Coppa.

I tempi totali impiegati a percorrere le 30 miglia furono per *Discie* 0, 46' 44'' e per *Pioneer* 1,05' 21''.

Se *Pioneer* non avesse avuto l'incidente delle alghe avrebbe lasciato indietro il *Discie* di quasi un giro, ciò che con giusto spirito sportivo riconobbero senza difficoltà gli *yachtsmen* americani che si mostrano preoccupati della superiorità europea anche nella motonautica nella quale gli stessi, malgrado le diverse prove in contrario già avute, si ritenevano imbattibili.

— *Attività sui laghi.* — Sui nostri laghi si nota un certo risveglio promettente nel *yachting* velico. Sul lago Maggiore, infatti, vennero importati durante questi ultimi tempi molte grosse costruzioni fra le quali *Artica*, *Lede* ed un nuovissimo otto metri della stazza internazionale.

Sul lago di Como per la riconquista della Coppa dei laghi vi furono molti progetti e sappiamo che sul lago superiore si è costituito un Sindacato per l'acquisto di un grosso pufilo. Altri *yachtsmen* lariani si sono quotati per la costruzione di un otto metri che dovrà essere il *challenger* italiano del 1911 per la Coppa d'Italia.

— *Lo « Yachting » agli Stati Uniti.* — Nel 1905 il numero dei *clubs* navali negli Stati Uniti, ascendeva a 159; attualmente il loro numero è salito a 458. — Questo incremento straordinario è dovuto alla continua diffusione degli *yachts* d'ogni grandezza muniti di motori a scoppio. E' pressochè impossibile compilare la statistica delle imbarcazioni di piacere che sui fiumi e sui laghi si sono addirittura moltiplicate.

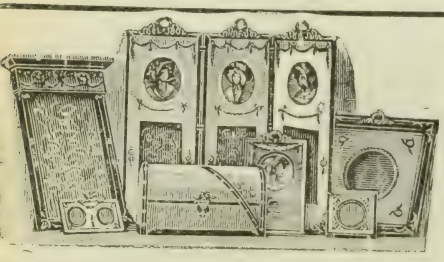
L'American Vacht Register registra 3500 fra *yachts* e imbarcazioni di piacere.

Geografia

— *Missione di delimitazione dei confini italo-abissini nella Somalia.* — Il giorno 2 settembre partirà da Napoli diretta a Gibuti, donde proseguirà per la via dell'Harrar ad Addis Abeba, la spedizione italiana incaricata di procedere sul terreno alla delimitazione del confine tra la Somalia italiana e l'impero etiopico. La missione è composta del capitano Carlo Citerni, che la dirige, il valoroso compagno del compianto cap. Bòttego nella spedizione inviata dalla nostra Società alla scoperta della defluenza dell'Omo, e che poi nel 1903 prese parte alla campagna inglese in Somalia con lo il Mad Mullah, del dottore Brigante-Colonna, giovane medico della Croce Rossa, del topografo principale Enrico Grupelli e del topografo di prima classe Annibale Venturi, ambedue appartenenti all'Istituto Geografico Militare, i quali già furono più volte in Etiopia ed in Eritrea per l'esecuzione di lavori geodetici e topografici.

Ad Addis Abeba la missione si unirà ai delegati abissini per continuare insieme il viaggio a Dolo, sul medio Giuba a monte di Lugh, dove avrà principio il rilevamento del confine verso Nord-Est sino a raggiungere l'Uebi Scebeli secondo la convenzione italo-etiopica del 16 maggio 1908.

— *Carta della Somalia italiana* — L'Istituto Geografico Militare ha posto mano da poco all'allestimento della carta della Somalia italiana alla scala di 1: 200 000 ed attende al lavoro con grande alacrità di modo che nel corrente agosto saranno pubblicati probabilmente 12 dei 40 fogli di cui la carta si compone. Questi primi fogli corrispondono alla parte del territorio della colonia di cui si avevano elementi certi e sicuri per compilare una carta la quale avesse una fisonomia spiccatamente singolare, sciolta da qualsiasi vincolo, anche di semplice consultazione, con carte fino ad ora pubblicate e che non potevano dare nessun affidamento di precisione, sia pure relativa. All'allestimento dei rimanenti fogli l'Istituto si riserva di provvedere man mano che potrà disporre di altri elementi di ricognizione in base agli itinerari, alle relazioni e alle operazioni che eventualmente funzionari della Colonia e connazionali abbiano ad eseguire.



MORONI CARLO

MILANO - Via Olmetto, 15 già in Via Carlo Alberto, 31

PREMIATO CON LE PIÙ ALTE ONORIFICENZE.

LAVORI IN PELLE E FANTASIA — MONTATURE DI RICAMI, DIPINTI, PERGAMENE, STAMPE E ACQUEFORTI — CORNICI SPECIALI PER DIPLOMI E MEDAGLIERE — MENSOLE, FIOMBE E PARACALORIFERI, TUTTI A PORTA FOTOGRAFIE A PREZZI MITI. — SI FANNO LAVORI PER GRANDI OCCASIONI, PER QUALUNQUE SIA REGALO A QUALUNQUE ALTA PERSONALITA'. — SI FANNO BANDIERE PER PREMI SPORTIVI.

Geologia

— *Sull'età della terra.* è sorta ora un'altra opinione. Due americani, Frank Clork e Giorgio Becker, sostengono che il nostro globo non può avere più di 70 milioni d'anni, nè meno di 55. L'affermazione, sebbene vaga, potrebbe essere attendibile, dato che i due studiosi giunsero a identici risultati per vie affatto diverse.

Navigazione

— *I misfatti delle Balene.* — In taluni paraggi le balene, scomparse un tempo, incominciano a riapparire alquanto numerose, e sono causa di incidenti abbastanza inaspettati. Ultimamente una goletta nord-americana fece completo naufragio in conseguenza di un investimento con uno di questi pacifici, ma ingombranti cetacei. Solo una minima parte degli incidenti dovuti agli incontri con balene, sono noti, ma in questi ultimi anni sembra che divengano molto più frequenti che in passato.

E' infatti nel 1820 che si registra la perdita della baleniera *Essex* naufragata in seguito all'urto con una grossa balena; quindi la cronaca tace fino al 1875, nel quale anno, era il mese di luglio, il grande vapore *Scythia* della Cunard Line, sulla costa d'Irlanda, urtò una grossa balena, vi ebbe avarie gravi all'elica; la balena ferita fuggiva lasciando un lungo tratto di mare sanguinoso. Dopo lo scalo a Queenstown lo *Scythia* che si recava a Liverpool, termine del viaggio, e dove doveva riparare le sue avarie, trovò la sua balena, finalmente morta, che rimorchiò in porto. Era lunga venti metri, lo scheletro pesava tre tonnellate, e dei grasso se ne cavarono settantacinque grosse botti d'olio.

Nel 1891 nel Pacifico Australe la nave *Rokeby Hall*, in una chiara giornata di sole filava cinque nodi all'ora, quando una balena lunga circa venti metri si slanciò contro la nave stessa urtandola in pieno. La *Rokeby Hall* ebbe lievi avarie, e si ignora come se la sia cavata la balena.

Nel settembre 1894 una analoga collisione mandava a picco il veliero danese *Anna* il cui equipaggio ebbe la fortuna di venir raccolto dal piroscafo *Quermore*.

Nel 1902 si perde in tal modo il veliero *Kathleen*, e nel 1903 il vapore *Fingal* sulla costa scozzese ha un vivo allarme per un urto consimile. Nel 1904 è il postale nord-americano *Mariposa* che in rotta fra San Francisco e Tahiti, investe una balena e ne riporta guasti alle pale dell'elica; quindi sulle costa d'Africa l'*Armadale Castle* ne urta una a tutto vapore, non riporta avarie, ma occorre un lungo lavoro a liberare la prora impigliatasi in quella enorme massa. Nel 1905 è il veliero *George T. Hay*, che è costretto a rifugiarsi a Bahia tutto malconcio per un consimile urto.

Non è molto tempo poi che il colossale *Kaiser Wilhelm der Grosse*, correndo in pieno Atlantico colla velocità di 23 nodi all'ora, investiva una balena, non ne ebbe danni, ma bisognò liberarne la prora e navigare qualche tempo macchina indietro a tutta forza per disimpegnarsi del tutto da quegli avanzi del mostruoso cetaceo.

Sembra che alle volte le balene cerchino quegli incontri, che ad esse poi riescono fatali, per liberarsi dai moluschi e parassiti che loro infestano l'epidermide, scambiando le navi per comodi scogli contro cui confricarsi. Il vapore posa cavi *Amber*, in Walfish Bay, dove sorgeva all'ancora, osservò che ultimamente una balena di media grossezza, fece il giro completo della carena, soffregandosi contro di questa, con una specie di voluttà rabbiosa, come chi si liberi finalmente da una insopportabile molestia!

— *Nuovi piroscafi e nuove linee.* — L'Orient Line, per il suo servizio (con scalo a Taranto) per l'Australia e la Nuova Zelanda, ha ordinato un piroscafo di 12 000 tonnellate e da 17 nodi, con due macchine alternative ed una turbina centrale.

"CELLOFIX,"
Carta per dilettanti
lucida, matt e chamois
È una carta per la stampa a contatto, ottenuta mediante un processo brevettato e che viene virata col
SEMPLICE BAGNO DI SALE DA CUCINA
si ottengono copie vigorose e d'un sorprendente effetto.
Abolito il bagno viro-fissatore.
Ritratti inalterabili, non impallidiscono, nè si macchiano.
I bagni costano quasi nulla e perciò è al presente la carta per la stampa a contatto
LA PIÚ ECONOMICA ED INFALLIBILE
Una prova induce ad adottarla per sempre.
Si vende presso tutti i negozi d'Articoli Fotografici.
KRAFT & STEUDEL (Fabbrica di carte fotografiche) Dresda (Germania)
Rappresentanti Generali per l'Italia:
PILLOT & C. - LIVORNO, Via Vitt. Em., 52

quindi con tre eliche. La Compagnia di Aberdeen, mette presto in linea il *Demoshenes*, vapore da 12 000 tonnellate e 16 nodi per la Nuova Zelanda. E su questa linea si inizierà presto un servizio importantissimo che segnerà una innovazione nel traffico navale.

— E' conosciuta in tutto l'Estremo Oriente la Compagnia Holt, i cui vapori dal fumajolo dipinto in turchino, fanno scalo anche nei porti italiani. Sono grossi e moderni *cargo boats*, che hanno doppia elica e la velocità di 12 nodi. Essi trasportano anche passeggeri non frettolosi e troppo esigenti. La stessa Compagnia ha ora deciso di iniziare un servizio anche per l'Australasia. Vennero all'uopo ordinati tre grandi piroscafi a due eliche, da 17 nodi circa e 12 000 tonnellate. L'*Aeneas* venne varato lo scorso agosto, l'*Anchises* e l'*Arcadius*, lo seguiranno ben presto. I vapori stessi saranno dotati di ogni comodità e del massimo lusso; la traversata sarà celerissima, compiendosi in 40 giorni; l'innovazione consiste nel ridurre la tariffa del passaggio ad una sola sterlina al giorno per la prima classe. E' questa ad un dipresso la tariffa della seconda classe delle Compagnie concorrenti che pretendono 38 sterline in seconda e 58 in prima classe per quel viaggio che il nuovo servizio quoterà a sole sterline 40.

— La Pacif. Mail Steamship di San Francisco ha ordinato per i suoi servizi dell'Estremo Oriente due grandi vapori da passeggeri, del tipo *George Washington* del Lloyd Germanico, costeranno sedici milioni di franchi ciascuno, e saranno i maggiori del Pacifico (24 000) non però i più rapidi avendo i giapponesi già tre vapori a turbina, due da 10 000 tonnellate ed uno da 3500 da 19 nodi i primi e 21 il terzo.

— In Anversa si tratta la costituzione di una Compagnia di Navigazione per i porti del Brasile; essa continuerebbe i servizi dell'*Ancora Brazileira;* costruirebbe otto piroscafi adatti al traffico dei porti brasiliani, e farebbe scali da Liverpool, Amburgo, Anversa e Hâvre e Lisbona, con tutti i porti nord e sud del Brasile, allacciandoli pure con New Orleans e New York.

— Wu-Ting-Fang, già ministro della China a Washington, ha iniziato la fondazione di una grande Compagnia di navigazione chinese. Egli ha iniziato a questo scopo una sottoscrizione con 30 000 dollari, ed eguale somma diede un mercante chinese di Giava. Tutte le grandi Compagnie commerciali (cooperative) chinesi appoggiano questo progetto sopratutto simpatico alle Compagnie della China meridionale. Il Governo imperiale lo incoraggia ed ha promesso sussidi eguali a quelli che il Giappone accorda alla sua Nippon Yusen Kaisha.

Le sottoscrizioni saranno tosto aperte in tutta la China, e dove esistono nuclei di interessi chinesi, e non può mancare il successo a questa grande iniziativa, dato il risveglio patriottico che si nota in China, e la imminente inaugurazione del decentramento amministrativo col sistema parlamentare (Convocazione del primo Parlamento in ottobre prossimo).

— Le nuove costruzioni navali in corso, ed eseguite a tutto il 30 giugno pp. 1910 — escluse le navi da guerra — sono le seguenti:

Inghilterra (Scozia e Irlanda).	394	1 118 587
Inghilterra (Colonie)	9	11 542
Germania	51	129 096
Stati Uniti	67	130 351
Francia	23	82 432
Olanda	26	48 572
Austria-Ungheria	9	37 370
Giappone	17	34 282
Norvegia	28	19 515
Italia	9	17 979
Svezia	8	5 811
Belgio	6	4 402
Danimarca	3	3 148
Spagna	1	3 000
China	2	1 480
Grecia	4	— 620

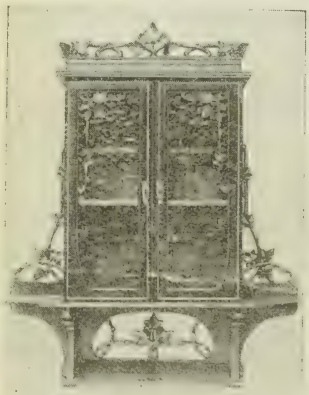
— La grande Compagnia White Star Line, si è assicurata il controllo sulla flotta della Shau-Savill e Albion, e intende d'ora innanzi partecipare al traffico del Pacifico. Sembra che la medesima Compagnia sia in trattative per la flotta della New-Zealand S. C.

— Intanto i giapponesi si affermano sempre più nel Pacifico, e la Osaka Shosen Kaisha in settembre inaugurerà il suo nuovo servizio fra il Giappone e Vancouver (Victoria) coi vapori appositamente costruiti: *Tacoma, Seattle, Chicago, Panama, Canadà* e *Mexico* (al nome segue il distintivo *Maru*, secondo l'uso giapponese), di 6000 tonnellate ed a due eliche.

— *Le navi massime.* — Nel prossimo ottobre sarà varato l'*Olympic* della White Star Line, lungo m. 262,12, largo 28.04 e di circa 45 000 tonnellate, e sarà presto seguito dal suo gemello *Titanic*. Ma questi due colossi resteranno per pochissimi mesi le navi maggiori del mondo, perchè a Stettino è in costruzione un vapore della Amburghese-Americana di m. 265,50, largo m. 30. A questo pure sarà tosto levato il primato, perchè sullo scalo lasciato vuoto dall'*Olympic* si imposterà un nuovo colosso per la Cunard Line, la cui lunghezza sarà di *mille* piedi, cioè di m. 304,80, e mentre i suoi tre predecessori si accontentano di 21 nodi circa di velocità all'ora, il nuovo colosso della Cunard dovrà superare di parecchi nodi la velocità del *Mauretania* e gareggiare colla *Lion* la nuova corazzata inglese che filerà trenta nodi all'ora.

— *Le industrie e i prodotti chinesi incominciano a conquistare gli Stati Uniti.* — Nel luglio scorso agli Stati Uniti si sono avverati dei fatti che possono avere una grande importanza economica avvenire, e che forse un giorno segneranno una data storica.

E' arrivato a San Francisco il vapore *Inverkip* sbarcandovi un carico di carbone proveniente dalle miniere di Chingwantas sul golfo del Petehili, e d'ora innanzi il carbone chinese concorrerà al rifornimento del grande porto americano del Pacifico.



MOBILETTI di splendido effetto, in legno scolpito, tinta noce naturale con vetri cattedrali e dorature, a tre ripiani interni, servibili per raccolte di manuali e per piccole farmacie di famiglia. Adatti per regali.

Se ne eseguiscono di due grandezze:

Tipo 1 - misura altez. cm. 76, largh. cm. 63, sporto cm. 20 L. **22**

» 2 - » » » 100 » » 84 » » 23 » **45**

Per ordinazioni rivolgersi alla Ditta:

C. PERLASCA - C. P. Vittoria, 39

Telefono 63-40 — **MILANO**

Fornitore del R. Governo

IMPORTANTE I prezzi suindicati sono stabiliti franchi a domicilio in Milano. Le spedizioni fuori di Milano si eseguiscono solo in seguito a rimessa anticipata. Aggiungere spesa per l'imballo — pel N. 1 L. 2.50, pel N. 2 L. 4.

Le spese di spedizione sono caricate in assegno.

che prima si approvvigionava in Inghilterra, nella Columbia inglese e in Australia.

Il vapore *Riverdale*. ha sbarcato a Irondale un primo carico di 1500 tonnellate di ghisa e 5000 tonnellate di minerale di ferro imbarcato ad Hancou al deposito delle miniere della Compagnia di Hangyang.

La Compagnia chinese ha stipulato un contratto colla Western Steel Co., per la regolare consegna a Irondale di minerale di ferro ad alto tenore, e che mescolato con quello proveniente dalla Columbia inglese, produce un acciajo ad alta tensione superiore ad ogni altro. Ma non solo si ottiene da questo minerale e dalla ghisa chinese un ottimo prodotto ma il costo del minerale di Hangyang, non è che di dollari 3,85 la tonnellata sbarcato a Irondale, mentre il minerale superiore equivalente reso a Pittsburg costa oltre sei dollari la tonnellata.

E' impossibile valutare oggi le conseguenze di questa importazione di carbone e ferro dalla China all'America attraverso l'immensa distesa del Pacifico.

Infine, mentre si considera il Nord America il paese del petrolio, è da notare l'arrivo a Filadelfia del vapore *Romanian* con un pieno carico di benzina raffinata in Rumenia da petrolio rumeno!

— *La navigazione transatlantica nel primo semestre del* 1910. — L'anno che ha dato il maggior contingente di viaggiatori attraverso l'Atlantico fu finora il 1907; ma pare che il 1910 debba superare le cifre precedenti, sopratutto per i passeggeri di lusso, quelli della *travel season* che si considera incominci il 15 aprile per chiudersi al 15 luglio. In questo anno si sono trasportati dall'America del Nord all'Europa dal 1 gennaio al 15 aprile 19 838 viaggiatori di prima classe e 13 412 di seconda; dal 15 aprile al 1 luglio 45 191 di prima classe e 46 133 di seconda. Oltre 15 000 passeggeri delle due classi erano prenotati al 15 luglio. I passeggeri di terza classe ascendevano a 80 559, comprese le prenotazioni al 15 luglio.

Nel complesso il primo semestre 1910 diede al 30 giugno i dati seguenti. Dall'Europa agli Stati Uniti: prima classe 31 645; seconda classe 109 123; terza classe 610 126. Dagli Stati Uniti all'Europa: prima classe 65 029; seconda classe 59 525; terza classe 136 932.

Nel secondo semestre le cifre della prima e seconda classe si invertiranno, restando presso a poco eguali a quelle della terza classe.

— *La crociera della nave per la sorveglianza magnetica.* — L'istituto Carnegie fece costruire uno *yacht* speciale nel quale tutto il materiale fu scelto in modo di non avere alcuna influenza sulle bussole e sui più delicati apparecchi magnetici. Questo *yacht* è a vela, ma è dotato di un potente motore a scoppio, che fu oggetto di cure particolari onde riescisse coll'asse, l'elica e i cuscinetti *amagnetico* come tutta la nave.

Questo *yacht* che è costato un piccolo tesoro, ebbe il nome di *Carnegie* dal munifico fondatore dell'Istituto. Il 29 giugno dopo laboriosa preparazione è partito da Shelter Island (Long Island) per una crociera scientifica di tre anni. Il *Carnegie* è al comando del capitano W. J. Peters, e la direzione dei lavori è affidata al dottore L. A. Bauer dell'Istituto Carnegie di Washington. L'itinerario è il seguente: Porto Rico, Rio de Janeiro, Buenos Ayres, Cape Town, Ceylan, Manilla, Samoa, Acapulco, Capo Horn e ritorno.

Scopo principale di questa spedizione scientifica è la revisione delle annotazioni magnetiche delle carte marine, notazioni che sono incerte e spesso errate perchè non studiate da navi in condizioni speciali e appositamente costruite come il *Carnegie;* sarebbe anzi desiderabile che tutte le grandi nazioni marinare si provvedessero di navi consimili, anzichè destinare ai delicati studî magnetici le vecchie navi che adattano alla meglio per il loro servizio idrografico.

— *Straordinario trasporto di muli.* — Il vapore *Waitemata*, imbarcò 1200 muli per trasportarli dal Nord America a Port Costa nelle isole Fiji dove

PETROLI D'ITALIA

Miniere Petrolifere proprie
Raffineria a Fiorenzuola d'Arda

MILANO
Via Andegari, 12

Benzine per Automobili

Petrolio per illuminazione - Benzine industriali

erano destinati ad una grande piantagione di zucchero. Il trasporto fu eseguito con tanta cura, che, ad onta dell'impiego di soli 35 mulatieri, non si perdettero durante la lunga traversata che quattro capi soltanto. Si attribuisce alla istallazione di numerosi ventilatori elettrici l'esito veramente eccezionale di questa spedizione.

— *Carbone delle miniere dello Spitzberg.* — Il vapore *Munroe* è arrivato a Tromso di ritorno dallo Spitzberg (Advent Bay), portando un primo carico di carbone da quelle miniere. Finora cento operai hanno passato l'inverno allo Spitzberg iniziando i lavori minerari e già avevano preparato un deposito di 8000 tonnellate di carbone d'ottima qualità.

Il lavoro delle miniere ha passato il periodo critico, perchè i pozzi hanno ormai raggiunto una profondità alla quale non è più sensibile l'azione del gelo, e la temperatura è stabile in qualunque stagione. Si prevede che l'avvenire di queste miniere sarà florido, tanto più sembrando che l'accesso ad Advent Bay si può mantener libero dal ghiaccio per un periodo di tempo maggiore di quanto si sperava.

Lo stato sanitario dei minatori fu sempre ottimo.

— *Grandi profondità Atlantiche.* — La maggiore profondità nel Nord Atlantico, è stata riconfermata in 4 662 braccia di mare (da chm. 1,829, cioè m. 9068,60) e trovasi presso l'estremità orientale di Haiti in latitudine 19,35 *N* e longitudine 67,43 *W*. E' la stessa riconosciuti nel 1902 dal *Dolphin* pei suoi scandagli fra Hatteras e Mona Passage.

Navigazione interna.

— *Il Canale di Panama.* — Quattro miglia e mezzo (chm. 7,200) di canale sono ora complete e aperte alla navigazione. Dal mare profondo nella Baja di Panama, si penetra nel canale giungendo ai magazzini della stazione ferroviaria di Balboa; la profondità media di questo primo tratto è di 45 piedi (m. 13,71) è però necessario dragare continuamente, perchè la marea ritirandosi lascia depositi fangosi che rapidamente ostruirebbero il canale.

Il nuovo tronco è ora usato dalle navi che imbarcano come rottame di ferro, l'immenso materiale che la Compagnia francese aveva accumulato su questo primo tratto del canale e che venne per anni lasciato in tale abbandono da divenire affatto inservibile alla ripresa dei lavori.

— 413 531 305 *passeggeri.* — E' questa la cifra colossale di viaggiatori che hanno transitato nel 1909 nei porti marittimi, lacuali, e su tutte le vie acque interne degli Stati Uniti; essa risulta dal rapporto ufficiale dell'Ispettorato di navigazione, e non deve sorprendere perchè comprende il movimento dei *ferry-boats* locali.

La statistica stessa si occupa degli accidenti mortali occorsi in quel numero enorme di passeggeri, e ne registra in tutto 278, mentre nell'anno precedente le vittime furono 288. Gli accidenti che occasionarono queste vittime furono 74 in tutto.

— *Il porto di Siviglia.* — Siviglia vanta già un porto interno di notevole importanza; ma finora non possono giungere ad ormeggiarsi alla Torre d'Oro che vapori della lunghezza di m. 106,67, in causa delle curve del fiume.

Attualmente a Tablada si sta aprendo un canale che permetterà anche alle più grandi navi di superare le ultime 18 miglia di percorso, le più difficili, e così di arrivare ai moli di Siviglia.

I lavori saranno ultimati nel 1914, alla quale epoca avrà luogo nella metropoli andalusa una grande Esposizione Ispano-Americana, per cui sono raccolti finora 5 000 000 di *pesetas*.

Pesca

— *Distruzione delle foche dell'isola di Pribilof.* — A quanto afferma J. T. Jenkins, le preziose foche da pelliccia dell'isola Pribilof e delle altre isole del Pacifico settentrionale sono in imminente peri-

GIRO D'ITALIA (Isolati) 1910 GIRO DI FRANCIA

Giro d'Italia "al Mare, ai Monti, ai Laghi"

Paris - Roubaix Milano - S. Remo Circuito di Brescia

Coppa Bastogi Circuito di Romagna Coppa Val d'Olona

Corsa Nazionale XX Settembre (Roma - Napoli - Roma)

1000 altre piccole vittorie, e il favore del mondo ciclistico proclamano sempre Re dei pneumatici

DUNLOP

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE Co. (Cont.) Ltd.

Via G. Sirtori, 1A - MILANO - Telefono 12-70

colo, se non proprio di essere del tutto sterminate, di essere tanto ridotte di numero, da non aver più alcun valore commerciale la loro caccia. Una Commissione anglo-americana nel 1896 insistè nella necessità di reprimere la caccia pelagica e fu convenuto che, proibita assolutamente agli americani, la caccia sarebbe permessa ai sudditi inglesi soltanto al di là di 60 miglia di distanza da Pribilof. I giapponesi non presero parte a questa convenzione firmata a Parigi, e le loro navi in questi ultimi anni fecero una caccia accanita immediatamente al di là del limite di tre miglia da Pribilof. Nel 1907 i canadesi mandarono alla caccia pelagica 15 navi che riportarono 5240 pelliccie, nel 1908 con otto navi s'impadronirono di 4452 foche. I giapponesi poi avevano 36 navi nel 1707 e 38 nel 1908, le cui prede salirono rispettivamente a 9000 e 13 197 pelliccie. Se la distruzione continuerà in questa misura, in pochi anni sarà annientata tutta la mandria, perchè si sa che gli animali catturati in alto mare sono in massima parte femmine. (*Nature*, Londra, N. 2126, 1910).

Telegrafia

— *Trasformazione della telegrafia sottomarina.* — Un scienziato danese, Hans Kundsen, ha in esperimento un apparecchio destinato a rivoluzionare la telegrafia coi cavi sottomarini. Anzichè trasmettere dei segnali col sistema Morse, questi sarebbero inviati con una semplice macchina da scrivere, e ricevuti da un'altra macchina scrivente, o da parecchie macchine scriventi potendosi inviare diversi telegrammi simultaneamente. La potenzialità degli attuali cavi sottomarini sarebbe in tal modo quadruplicata, e soppressa ogni causa di errori di ricevimento.

Viabilità

Nuove strade.

— Verranno fra poco incominciati i lavori per lo stradale che da Carpaneto, passando per Cassingheno, metterà alla Nazionale Genova-Piacenza.

— Il Consiglio dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto di una nuova strada carrozzabile dalla stazione ferroviaria di Camogli al Boschetto (Santuario).

— E' stata inaugurata la nuova strada che da Brunate, per le Alpi di Blevio, conduce a Montepiatto.

— Si stanno ultimando i lavori della nuova strada militare Navarons-Frisanco (Udine), della larghezza di tre metri e mezzo, con ottima massicciata e muri di sostegno per impedire le frane tanto frequenti per il passato. Sarebbe consigliabile la costruzione di muri-parapetto nei punti più pericolosi al transito.

— Si lamenta dagli abitanti del Comune di Campotosto (Abruzzi) la quasi assoluta mancanza di strade rotabili.

— Il paese di Resuttano (Caltanisetta) reclama vivamente la costruzione della strada Resuttano-Alimena, da molto tempo attesa.

— All'Ufficio Tecnico Provinciale di Belluno si sta lavorando per terminare la compilazione del progetto dell'ultimo tronco della strada di Sappada che condurrà in Carnia. Tale tronco comprende il tratto da Granvilla fino alla Provincia di Udine. Si fanno nel contempo dalla Provincia le pratiche per ottenere dal Governo un sussidio nel limite del cinquanta per cento per poter costruire la strada.

Strade cattive.

— E' vivamente lamentato lo stato deplorevole in cui si trovano le strade provinciali di Gassino e di Moncalieri a causa del denso strato di polvere che è di grande ostacolo alla viabilità.

FRERA

È la Bicicletta da preferirsi

da tutti

per la qualità del materiale impiegato e per la lavorazione scrupolosa ed accuratissima.

Domandate il Catalogo Modelli 1910

alla Società Anonima Frera - Milano - Tradate

— Il lungo tratto di strada senza massicciata, che da Orbetello conduce alla Sgrilla è lasciato nel più completo abbandono.

— Si lamenta lo stato in cui è tenuto il tratto di strada in fortissima curva che si trova presso il ponte della Rasa a Brinzio subito dopo la discesa detta « del Gottardo ». Tale tratto è pressochè impraticabile, specialmente in tempo di pioggia.

— Si reclamano energici provvedimenti per la viabilità della strada che allaccia Valle di Pompei col comune limitrofo di Boscoreale. Detta strada è impraticabile per i grossi ciottoli e gli scoscendimenti.

— E' generalmente lamentato il modo con cui sono tenute le strade di Roma. Il selciato è ridotto in pessime condizioni ed in alcune località rende la circolazione alquanto difficile.

— A Val della Torre (Torino) le continuate pioggie hanno prodotti danni alla viabilità, provocando anche la rovina di un lungo tratto di muro sostenente la strada presso il ponte detto « dei Roi ».

— La strada carrozzabile da Staro a Valli dei Signori (Vicenza) è trascurata ed in pessimo stato di manutenzione,con cunette in alcuni punti ostruite: Vicino al centro di Valli ed alla contrada Gobbi la strada è ristretta e consumata dal carreggio. Nella contrada Ertole, vicino al ponte, si sta costruendo un fabbricato che in parte occupa la sede stradale.

— Col giorno 18 settembre è cessato il servizio automobilistico pubblico Perosa-Pragelato, nonchè il servizio postale delle corrispondenze semplici. Detto servizio verrà ripreso per la stagione invernale dalla corriera a cavalli della locale Ditta Suita.

— Il 18 settembre sono stati inaugurati i servizi postali automobilistici e le comunicazioni telefoniche tra Cingoli e Macerata e tra Cingoli e Jesi.

— E' stato iniziato un regolare servizio automobilistico da Schio a Vicenza e viceversa, col quale vengono collegati celermente importanti centri, come: S. Vito, Malo, Isola, Motta, a Schio ed a Vicenza.

— Fra le linee automobilistiche da iniziarsi fra breve in Italia, è compresa quella Elbana, Porto Ferraio-Marciana Marina-Rio Rarina-Portolongone.

— Si lamenta il modo deplorevole con cui funziona il servizio automobilistico Gubbio-Perugia, a causa del pessimo materiale per cui avvengono spesso panne e guasti che ritardano il viaggio o lo interrompono, dando anche luogo a pericolosi incidenti.

— L'Ufficio speciale delle Ferrovie ha compilato ed inviato ai Comuni interessati gli atti disciplinari di concessione per la linea automobilistica Civitavecchia-Tolfa, che si crede verrà in breve aperta al pubblico.

— In seguito alle premure fatte dal Ministro on. Sacchi, l'Ufficio speciale delle Ferrovie, tramvie ed automobili ha compilato ed inviato a tutti i richiedenti i disciplinari degli atti di concessione per 52 nuove linee automobilistiche, fra cui quelle: Penne-Stazione Montesilvano; Aquila-Avezzano; Aquila-Popoli-Antrodoco-Montereale; Atri-Stazione; Città S. Angelo-Stazione di Montesilvano.

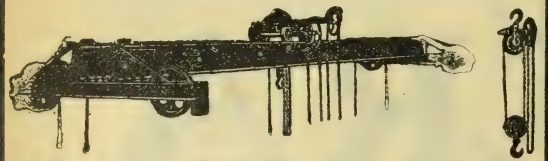
Prossimo ad esaurirsi:

ANNUARIO DELL'AUTOMOBILISMO del Ciclismo e dei Trasporti moderni

L. 6 ——— Edizione **1910** (VII anno). ridotto a **L. 3** pei soci e affiliati del T. C. I.

Ordinazioni e vaglia alla Sede del T. C. I.

APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO



FORNITORE DELLA REAL CASA

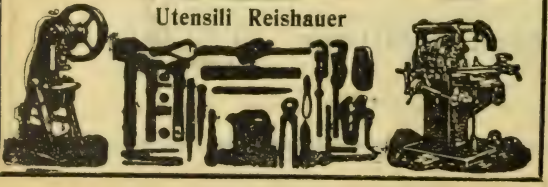
CARLO NAEF

Via A. Manzoni, 31 - MILANO

MACCHINE e UTENSILI

per la meccanica di Precisione e di Costruzione e la Fonderia, per Costruttore in ferro, per Elettricista, Gasista, Idraulico, Lattoniere, Fabbrica scatole di latta, per Falegnameria, Carpenteria Segheria, ecc., ecc.

Utensili Reishauer



LANCIA

1910 VETTURE LEGGERE 1910

con UN SOLO MOTORE di 20-30 HP.

Quattro diversi modelli di chassis:

Tipo corsa leggero, velocissimo, per due e tre posti.

Tipo ordinario da grande turismo.

Tipo allungato per vettura da città.

Tipo ordinario con guida inclinata per Torpedo-Body.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

Via Petrarca, 31 - TORINO - Telefono 27-75

Telegrafo: "Lanciauto - Torino"

BIBLIOTECA

U. Grioni. « Il Ciclista ». Manuale pratico di pagine XV - 496 con 285 incisioni, 8 tavole fuori testo e una tavola dimostrativa. L. 5. Ulrico Hoepli, editore, Milano, 1910.

Il libro, negli intenti dell'autore, vuol costituire la prima opera italiana veramente organica e completa che sul ciclismo e per il ciclismo sia stata scritta. Esso può dirsi formato da un seguito di manualetti coordinati fra loro, distinti e dipendenti nel tempo medesimo l'uno dall'altro e che vicendevolmente si completano. Ed è sopratutto un libro essenzialmente utile e pratico, tanto più oggi che il ciclismo, esulando dai campi dello *sport* puro, ha assunto carattere e funzione di pubblica utilità, rilevandosi importante fattore di economia sociale, prezioso ausilio del lavoratore, fonte perenne di energia e di salute a tutti lecita e concessa.

Questa evoluzione del velocipedismo sportivo nel moderno ciclismo pratico è seguita a grado a grado con attenta disamina dall'autore.

Gli ultimi due capitoli di questa parte sono dedicati alle corse ed ai corridori, ed alle carte topografiche, tanto utili ai turisti. La Direzione del T. C. I. volle concedere, perchè venisse allegato ad ogni Manuale, uno *spécimen* a colori della sua carta d'Italia al 250 000.

L'opera è corredata da un dizionario alfabetico in quattro lingue (italiana, francese, inglese, e tedesca) dei vocaboli tecnici e delle locuzioni particolari e speciali generalmente usati, riguardanti la bicicletta e le parti che la compongono; e da un indice analitico che consente al lettore una rapida e sicura ricerca.

René Dorcel. « Les helices de canots automobiles », Pag. VIII - 128 con 40 incisioni e una tavola fuori testo. L. 3,75. H. Dunod et E. Pinat, editori, 49-49, quai des Grands-Augustins. Paris.

La questione delle eliche in generale è assai complessa e tutti coloro che praticano lo *sport* del canotto automobile esperimentarono come sia difficile di trovare una buona elica. L'autore, fornendo chiari ed esatti ragguagli scientifici circa il problema di un progetto razionale e pratico di elica, può porgere all'interessato la competenza suffi-

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI
Istituita dalle ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA
Sede in MILANO - Piazza Cordusio, N. 2
Agenti e Rappresentanti in tutti i Comuni del Regno
CAPITALE SOCIALE L. 5.000.000 — VERSATO L. 2.000.000

GRAN PREMIO all'Esposizione Internazionale - Milano 1906

ASSICURAZIONI: *INFORTUNI (Individuali, Collettive operai, Collettive agricoltori, Ferroviarie vitalizie, Ferroviarie temporanee, Viaggi marittimi). RESPONSABILITÀ CIVILE — CRISTALLI, VETRI e SPECCHI.*

Raccomandata dal Touring Club Italiano con il quale haaccordi speciali a favore dei Soci

RIPARAZIONI GARANTITE DI QUALSIASI MAGNETE .. ..

C. PACCAGNINI VIA MANZONI, 37 Telefono 74-74 Milano

SMALTI — MINIATURE — INCISIONI — Targhe metalliche per Biciclette, Automobili, Macchine — Marche in decalcomania — Articoli réclames
DISTINTIVI E MEDAGLIE PER CLUBS SPORTIVI E CASE INDUSTRIALI

LE SERIE

BSA

DI

FAMA MONDIALE

SONO LE UNICHE AL MONDO CHE DANNO GARANZIA ASSOLUTA DI RESISTENZA, ECONOMIA

CICLISTI!

Prima di fare acquisti domandatene informazioni ai possessori delle biciclette costruite con **Serie B. S. A.** della

The Birmingham Small Arms Co. Ltd.

Rappresentanti Generali per l'Italia:

SOC. AN. FRERA

MILANO
TRADATE

ciente per dispensarsi dal ricorrere, ogni qualvolta le circostanze lo richiedano, al consiglio di rari specialisti, consiglio che non è sempre disinteressato.

Carlo Linati. « Porto Venere ». Immagini e fantasie marittime ». Pag. 160; L. 2,50. Omarini Vittorio, editore, Como.

C'è tanta penuria di vera, buona e interessante letteratura turistica che ogni opera pubblicata con questi intendimenti va sempre benevolmente accolta. Questo è appunto il caso del presente volume, che giustifica in tutto, la benevolenza dell'attesa.

Maurice Saintural. « Allumage électrique des moteurs ». Due volumi complessivamente, pag. 707; L. 6,75. H. Dunod et E. Pinat, editore, 47-49, quai des Grands-Augustins, Paris.

Quest'opera è interamente scritta con uno spirito didascalico che non esclude però la trattazione esauriente degli ardui quesiti scientifici connessi all'argomento.

H. Petit, capitaine du Génie, Ancien élève de l'école polytechnique. « Le Moteur ». Pag. VIII - 353 con 164 incisioni; Frs. 6. H. Dunod et E. Pinat, editori, 47-49, quai des Grands-Augustins, Paris.

Dopo di aver brevemente richiamate le nozioni indispensabili di meccanica, l'autore si è proposto di studiare ciascun organo del motore e di mostrare come essi concorrano al funzionamento dell'insieme, mettendo in rilievo e risolvendo le questioni che formano oggetto di grandi controversie fra *chauffeurs* e costruttori.

Ch. Laville et A. Gatoux .« Voiturettes et Voitures légères ». Pag. VIII - 424 con 110 incisioni. Frs. 6,50. H. Dunod et H. Pinat, editori, 47-49, quai des Grands-Augustins, Paris.

Quest'opera è specialmente destinata alle persone che desiderano acquistare un veicolo di piccola o media potenza. Essa le informa circa le caratteristiche di ciascuna delle piccole vetture le più diffuse attualmente sul mercato automobilistico: mette in luce le loro qualità particolari e insegna al futuro proprietario come fare una scelta ragionevole e conveniente fornendo i primi elementi di critica in materia meccanica.

Silvio Govi. « L'Appennino Modenese ». Guida pubblicata sotto gli auspici del Touring Club Italiano e del Club Alpino Italiano. Pag. 226; L. 2,50. A. F. Formiggini, editore, Modena.

L'editore Formiggini è già favorevolmente noto per le bellissime monografie artistiche di cui ha iniziata la pubblicazione, ad incremento e diffusione della coltura nazionale. L'opera sua ora si completa con un valido contributo alla pratica turistica. Poichè questa guida nel proprio campo conferma la buona reputazione dovuta alle pubblicazioni d'altro genere.

Miss Violet. « Nei paesi del sole ». Impressioni e ricordi di un viaggio in Oriente. Pag. 331; L. 2,50. Rocca S. Casciano, Licinio Cappelli, editore.

E' un resoconto minuto, coscienzioso e colorito di un viaggio in Oriente fatto da un'appassionata turista con spirito di profonda e geniale osservazione.

H. Remsen Whitehouse. « L'effondrement du Royaume de Naples 1860 ». Pag. 320; L. 3,50. Lausanne, Librairie Payot et C.

Ci riesce sempre caro quando degli stranieri ci dimostrano la loro simpatia giudicando simpaticamente e con ammirazione i fatti più gloriosi che possa vantare il nostro paese in questi ultimi secoli: vogliamo parlare di quelli del Risorgimento italiano. E' appunto questo il caso del presente

SOVRACCOPERTURE "HUMBERT,, l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in **5** minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA,, in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI,, in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES — Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA,, (L. 25 franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.

U. DE BONMARTINI - Milano **Via Plinio, 5** (Corso Buenos Ayres)
Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

A tutti i membri del Touring Club Italiano saranno mandati i Cataloghi per Vetture e Cicli **DE DION-BOUTON**

Farne domanda alla Società Anonima Garages E. Nagliati, Firenze, Borgognissanti, 56, indicando il numero di tessera.

VIAGGI GRATUITI

per visitare le Esposizioni

di **ROMA** e **TORINO 1911**

TOCCANDO LE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALIA
CON BIGLIETTI FERROVIARI CIRCOLARI-COMBINATI.

Secondo quanto venne pubblicato nella *Rivista* di febbraio ricordiamo che:

I. - I soci che presenteranno da oggi al 1 dicembre 1911 (anche ad uno per volta) non meno di **15** nuovi soci i quali si *provvedano in pari tempo degli arretrati della Carta d'Italia* del Touring (28 fogli se presentati durante il 1910, 36 fogli se presentati durante il 1911) avranno diritto ad avere **gratuitamente** uno dei seguenti biglietti di seconda classe:

a) Milano, Firenze, Roma, Genova, Torino, Milano.
b) Milano, Venezia, Firenze, Roma, Genova, Torino, Milano.
c) Milano, Genova, Roma, Torino, Milano.

II. - I soci che alle condizioni sopradette presenteranno non meno di **20** nuovi soci, avranno diritto di avere **gratuitamente** uno dei seguenti biglietti di seconda classe:

a) Milano, Venezia, Firenze, Roma, Napoli, Roma, Genova, Torino, Milano.
b) Milano, Venezia, Ancona, Foggia, Napoli, Roma, Firenze, Genova, Torino, Milano
c) Milano, Genova, Roma, Napoli, Roma, Genova, Torino, Milano.

III. - Chi presenterà non meno di **25** soci come sopra, avrà diritto ad avere **gratuitamente** un biglietto di seconda classe per visitare l'Italia, seguendo il percorso: Milano, Venezia, Ancona, Foggia, Taranto, Reggio, Messina, Catania, Palermo, Napoli (via di mare o via di terra), Roma, Genova, Torino, Milano.

Richiedere al T. C. I. OPUSCOLO-STATUTO contenente le schede.

FRA LE MARCHE DI PRIMO ORDINE, I CICLI

"SENIOR,,

SI SONO IMPOSTI PER LA LORO SOLIDITÀ
DI CUI DIEDERO E DANNO CONTINUE PROVE

CICLISTI, AUTOMOBILISTI

ADOTTATE I NUOVI TIPI DI PNEUMATICI

"POLACK,,

ED AVRETE UNA VERA ECONOMIA PER LA GRANDE DURATA

MILANO - Via S. Nicolao, 1 - **BONZI & MARCHI** - Via Carlo Alberto, 9 - **TORINO**

volume, nel quale l'autore, oltre ad un sentimento di simpatica benevolenza verso il nostro popolo, dimostra anche doti acute e non comuni di storico.

Guido Sylva. « 50 Anni dopo la prima spedizione in Sicilia ». Impressioni e ricordi di un bergamasco dei Mille. Pag. 245; L. 4. Edoardo Isnenghi, editore, Bergamo.

Questo volume di storia da lui vissuta, espone in forma piana e suggestiva gli episodi più drammatici dell'epopea garibaldina ed ha il pregio di offrire al lettore il colore e lo spirito dei tempi in cui si svolsero.

O. F. M. « L'Umbria Francescana », illustrata con 127 foto-incisioni, Perugia, Unione Tipografica Cooperativa.

Molto ormai è stato scritto in Italia ed all'estero sui tesori naturali ed artistici che rendono ricca e celebrata l'Umbria nostra e sulla tradizione francescana, di cui la plaga sembra ancora tutta vibrare. Un volume nuovo sull'argomento è però sempre da accogliersi volontieri quando, come quello di cui accenniamo, abbia lo scopo pratico e serva effettivamente ad agevolare ed a diffondere il gusto e la conoscenza di questa divina regione.

Augusto Pierantoni. « I carbonari dello Stato Pontificio ricercati dalle inquisizioni austriache nel Regno Lombardo-Veneto (1817-1825) ». Documenti inediti (Biblioteca storica del Risorgimento italiano pubblicata da T. Casini e V. Fiorini, serie VI, N. 5, due volumi; L. 9.

L'epoca della quale l'ingratitudine dei contemporanei ci ha fatto quasi dimentichi, quella cioè della preparazione dei martiri, viene prospettata lucidamente dall'autore, in questa raccolta di drammatici documenti.

J. Richard. « Les Campagnes scientifiques de S. A. S. le Prince Albert I de Monaco ». Pag. 159. Imprimerie de Monaco.

Il presente volume, oltre ad essere un rendiconto fedele di tutto quanto ha fatto e tentato l'illustre scienziato che governa il piccolo Regno oltre la nostra Riviera di Ponente, costituisce un vero e proprio trattato di oceanografia.

Raoul De Val-Hamon. « Il sentiero del Gran Calvario ». Episodio della guerra 1870-1871. Versione dal francese di Giovanni Volpi con illustrazioni di F. Gibelli. Pag. 365; L. 2,50. Torino, Libreria Salesiana Editrice.

E' dal racconto di episodî che spesso riesce possibile di farsi un concetto di un fatto storico, meglio che dalla fredda ed arida enunciazione di storici documenti. Questo giudizio può applicarsi all'opera di cui ci occupiamo, la cui lettura riesce oltremodo facile e suggestiva.

Lelasseux et Marque, ingegneri E. C. P. « L'Aéroplane pour tous ». 24.e edition; pag. 158; L. 3. Librairie Aéronautique, 32 rue Madame, Paris.

Colla lettura di questo volume ciascuno può mettersi rapidamente al corrente delle grandi questioni che riguardano gli aeroplani, questioni di cui non è più permesso di ignorare i principî. Il presente studio, tenendo un giusto mezzo fra l'opera di volgarizzazione e il trattato scientifico, racchiude un quadro completo dell'aviazione dai suoi inizi fino alle recenti prodezze dei nostri aviatori.

Club Alpino Italiano (Sezione di Palermo). « Vademecum del visitatore dei luoghi dove si svolsero le operazioni militari di Giuseppe Garibaldi, dall'arrivo a Renda all'assalto di Palermo ».

Noi non potremmo raccomandare questo libro ai nostri lettori senza far torto a noi stessi, giacchè sull'idea di illustrare per uso dei turisti italiani i luoghi per cui ebbe a passare nella sua epopea conquistatrice Giuseppe Garibaldi, il Touring ha qualche diritto di paternità, avendo pubblicato

A un cilindro
a due cilindri

"MOTO-RÊVE"
MILANO CORSO MAGENTA 27
Chiedere il Catalogo
1910-1911
portante gli ultimi modelli

GOERZ
TRIÈDRE-BINOCLES
PHOTO-APPAREILS
In vendita presso i Negozianti di forniture fotografiche, e gli ottimi
C. P. GOERZ
Società per Azioni
BERLIN - FRIEDENAU, 115
LISTINO DI PREZZI GRATIS

È USCITO:

PREZZO L. 6 RIDOTTO A **TRE** PEI SOCI DEL T. C. I.

Commissioni e vaglia alla Sede del Touring Club Italiano - Milano, a mezzo della scheda inserita a pagina XIII.

due anni sono su questa stessa *Rivista* un autorevolissimo articolo in proposito dell'illustre letterato e storico garibaldino Giuseppe Cesare Abba.

Dott. Bommier. « Bréviaire du Chauffeur ». Pagine 519; 205 incisioni; Frs. 8. H. Dunod et E. Pinat, editori, 47-49, quai des Grands-Augustins, Paris.

Il successo di questo libro, che è già pervenuto alla quarta edizione, si deve alla sua chiarezza e concisione, alla sua semplicità che pone la meccanica automobilistica a portata di tutte le mentalità. Ciascun capitolo di descrizione è seguito da una quantità di consigli pratici, di nozioni utili, di progetti che costituiscono il patrimonio indispensabile di ogni conduttore serio.

Giuseppe Solitro. « Un martire dello Spielberg ». (Col. Silvio Moretti su documenti inediti dell'Archivio di Milano e di Brunn; pag. 240; L. 2,50. Stabilimento Tipografico Crescini, editore, Padova).

E' sempre opera benemerita e patriottica il togliere dalla penombra dell'oblio chi soffrì per l'ideale della patria. Oltre ad una buona opera quella del Solitro è anche un buon libro sia per l'interesse dei documenti illustrati, sia per l'ordine con cui sono disposti.

Jules Raibaud. « La machine volante ». Avec 47 figures dans le texte; pag. 178; L. 3,50. Paris.

I prodigi raggiunti dagli aviatori celebri odierni, se stupiscono e inorgogliscono la folla non illudono però gli intenditori, poichè mille indizi mostrano ancora essere l'aviazione nella sua più tenera età.

Molto è ancora a scoprire, molto resta ancora a fare per garantire la sicurezza del volo meccanico. Infiniti sono i concetti che conviene applicare, i quesiti che è necessario risolvere, perchè l'aviazione cessi di essere uno *sport* pericoloso per diventare una pratica di utilità generale. E' perciò che il libro del Raibaud e tanti altri che con pari perspicuità e suggestione divulgano i principî dell'aeroplano e tentano i quesiti scientifici ad esso relativi, fanno opera benefica e necessaria.

Domenico Grifone. « Leonardo da Vinci pensatore e scrittore », con illustrazioni; pag. 291; L. 4. Tipografia Unione G. Tamborrino, 1910.

Ormai si può dire che una vera biblioteca sia già stata scritta in ammirazione del grande Leonardo, a commento e ad interpretazione delle belle e grandissime opere in cui si compiacque il suo potente e universale genio.

Il Grifone ha trovato modo tuttavia di dire cose nuove e di mettere in luce nuovi aspetti e nuovi atteggiamenti dell'immortale personaggio. Per questo l'opera merita di essere letta e meditata.

Libri ricevuti in dono.

« La festa degli alberi ». Conferenza. Prezzo L. 0,30 Alessandria, Tipografia Cooperativa, via Cavour, 18.

« Italia ». Monografia illustrata delle Ferrovie dello Stato pubblicata in occasione della Mostra Internazionale di Buenos Ayres del 1910. Edoardo Ciravegna, editore.

« Verso l'azzurro ». Alle vittime del nostro ideale sui monti nostri Antonio Castelnuovo, Guglielmo Bompadre e Piero Sommaruga, periti alla Nordend il 16 agosto 1909. Per cura della Società Escursionisti Ossolani.

« Piccola Guida « Indicatore » di Modena ». A. F. Formigini, editore, Modena. Prezzo L. 0,75; pagine 162.

Dott. Pericle Gamba. « I palloni sonda e i moderni studi dell'alta atmosfera ». Pag. 30; Pavia, Premiata Tipografia succ. Fusi.

VITTORIO ROSSI & C.

Via Ponte Seveso, 35 - MILANO - Telefono 97-55

Concessionari Esclusivi di tutta la produzione delle Officine Legnanesi

Automobili "WOLSIT"
Cicli "WOLSIT" = "LEGNANO" = "WOLA"

Agenti Generali per l'Italia dei Cicli ed Automobili "HUMBER"

Cicli "ORIO" della rinomata Fabbrica Nazionale dei F.lli Orio di Piacenza .. ..

Il più grande assortimento in TUBI DI ACCIAIO tirati a freddo senza saldatura in tutti i diametri e spessori.

Agenti Esclusivi delle Gomme per Cicli BERGOUGNAN di CLÉRMONT-FERRAND

Chiedere Catalogo 1910 dei Cicli "LEGNANO"

INDISPENSABILI agli Automobilisti, Alberghi e ai Garages:

ANNUARIO DELL'AUTOMOBILISMO, DEL CICLISMO E DEI TRASPORTI MODERNI

EDIZIONE **1910** del T. C. I.

Prezzo L. **3,20** pei soci e per gli affiliati.

CARTA AUTOMOBILISTICA DEL T. C. I.

Foglio 1°: Italia Settentrionale e regioni limitrofe. - Scala: 650.000, a 5 colori. - Misure del Foglio m. 1,14 ×0,75. -

Pubblicazione diretta da L.V. Bertarelli, Vice Direttore e Capo sezione strade del T. C. I. ed eseguita dall'Istituto Geografico De Agostini - Novara.

PREZZO:
- **Edizione tascabile**, a stacchi, con copertina, contenente fascicolo di 78 piante di città L. **3** alla Sede. - L. **3,20** nel Regno. - L. **3,75** all'Estero.
- **Edizione murale**, montata su tela, verniciata - alla Sede . . . . . L. **8**.

(Le spese d'imballaggio e di porto sono caricate in assegno).

Ordinazioni e Vaglia al T. C. I. - MILANO, Via Monte Napoleone, N. 14.

Guardarsi dall'acquisto dei vecchi modelli offerti a prezzi di liquidazione! I nuovi Modelli

RALEIGH

sono in vendita esclusivamente presso l'Agente Gen. per l'Italia **Ettore Vezzoni, Via Orti, 4-6, Milano**

e presso i subagenti: Alessandro Gnocchi - Via S. Agnese 4, Milano

Bergamo - Gualini Luigi.
Bonferraro - Piacenza Giuseppe.
Caravaggio - Merlini Giuseppe.
Castano - Colombo Giosuè.
Castelfranco Em. - Bergamini Ildebr.
Cesena - Pedrelli Pompeo.
Chioggia - Maistrello Giovanni.
Contarina - Rossi e Soncin.
Correggio - Spaggiari Santini.
Crema - Vailati Archimede.
Este - Morosini Augusto.
Faenza - Gadoni Aristide.
Firenze - Marchi Guido.
Forlì - Carmellini Primo.
Ghedi - Giovanelli Augusto.
Goito - Tosi Uriele.
Livorno - E. Frassinelli Susini.
Lodi - Visigalli S.
Lucca - Sonnenfeld G.
Mogiia Gonzaga Poltronieri Pietro.
Monselice - Cibotto Augusto.
Monza - Ripamonti Edoardo.
Nogara di Verona - Colombini Tacito.
Novi di Modena - Tardy Maurizio.
Palmanova - Di Biasio Antonio.
Parma - Pedrelli Ercole.
Pavia - Mattia Giovanni.
Pegognaga - P. Spaggiari e F.
Piacenza - Toscani Benvenuto.
Pieve Soligo - Meneghini Giovanni.
Pordenone - Fantuzzi Pietro.
Reggio Em. - Baldi e Orlandini.
Rimini - Bendandi Giovanni.
Roma - Succ. Sorelle Adamoli.
Seregno - Pontigia Domenico.
Sermide - Ferrari Riziero.
Soncino - D'Errico Alfonso.
S. Pietro in Gu. - Berto Giuseppe
Treviso - Mattarollo Eugenio.
Vanzaghello - Fassi Virginio.
Verona - Zampini Augusto.

SPORT ALPINO

Il più ricco e variato assortimento del genere, nonchè abiti, stoffe e mantelline loden, presso

SARTORIA SUARDI con deposito LODEN DAL BRUN

MILANO — Via Dante N. 7

CHIEDERE CATALOGO

Carlo Errea. « L'epoca delle grandi scoperte geografiche ». (Collezione storica Villari). Pag. 463 L. 6,50. Ulrico Hoepli, Milano.

« Il Canavese ». Monografia illustrata pubblicata per cura della Ferrovia centrale e tramvie del Canavese. Via S. Dalmazzo, 17.

« Annuario 1910 dell'Automobile Club d'Italia ». Torino, via Bogino, 13.

Dott. Gamba Pericle. « Sull'uso dei cervi volanti e dei piccoli palloni frenati in meteorologia. Risultati delle esperienze preliminari compiute nel R. Osservatorio Geofisico di Pavia, estratti dalla *Rivista tecnica di aeronautica* della Società Italiana Aeronautica ». Roma, Officina Poligrafica Italiana.

Lorenzo Bellini. « L'ordinamento dello stato civile del 1865 modernamente applicato ». (Biblioteca pratica-raccolta Ostinelli). Como, Tipografia Editrice Ostinelli di Bertolini Nani e C. Prezzo L. 4.

« Annuario 1910 dell'Automobile Club di Trieste ». Fondato l'11 giugno 1907. Tipografia Amati e Donoli succ. Trieste.

« Annuaire de l'Association Technique Maritime 1910 ». Statuts-Réglements-Conseil-Liste des Membres-Memoires publies. Paris, 16, rue de l'Arcade.

Giorgio Trebbi. « La Foresta come fattore geologico ». Editrice la Società Emiliana Pro Montibus et Sylvis, Bologna.

Cap. Danrit. « I Robinson dell'aria ». Romanzo di avventure. Pag. 79; L. 1,25. Società Editrice Sonzogno, Milano, 14, via Pasquirolo.

Prof. Ludovico Perroni-Grande. « Pagine di storia Siciliana », con prefazione di G. A. Cesareo. Palermo, Libreria Editrice Ant. Trimarchi, corso Vittorio Emanuele, 35.

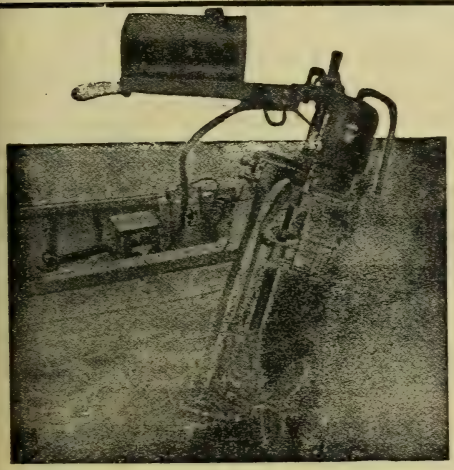
Fortunato Rizzi. « Poesie Camune ». Volume II della « Bibliotechina Camuna ». Editrice la « Pro Valle Camonica ». Breno, 1910. Pag. 126; L. 2.

« Aosta et sa Valle ». Guides illustrés Reynaud ». Edizione 1909-1910. Librairie Brivio, Aoste.

Giovanni Livi. « Dall'Archivio di Francesco Datini Mercante Pratese ». Celebrandosi in Prato addì 16 agosto 1910 auspice la Casa De Ceppi il quinto Centenario della morte di lui. Firenze, presso F. Lumachi, libraio-editore.

« La Normandie ». Guide pratique du touriste au bord de la mer. Thermes et plages, 35, rue de Bruxelles, Paris.

La decroissance des fortunes et leur nouvelle gestion « Livre des Chefs de Famille pour administrer et améliorer leur fortune ». Pag. 234. Prezzo L. 3. Rivolgere le richieste presso l'autore a Orbé presso Thouars.



Motori americani portatili fuori-bordo "WATERMAN,,

La più ingegnosa e pratica invenzione americana, per ***trasformare in pochi istanti*** qualsiasi barca a remi e a vela, in un ***ottimo canotto automobile***. Questo apparecchio è formato dalla riunione in un ***sol corpo*** di motore, propulsore, timone e serbatoio, e si colloca semplicemente al posto del timone, che sostituisce. La ***praticità*** di questo motore è indiscutibile, anche per il fatto che si può tenere ***al sicuro*** quando non si usa, lasciando quindi la sola barca sulla spiaggia. E' adatto per fiumi, laghi, mari e si fornisce in due grandezze, cioè:
di 2 HP., peso circa 22 Kg., velocità 8 12 Km.
di 4 HP., 2 cil., peso circa 35 Kg., velocità 14-16 Km.
La casa Waterman fornisce anche canotti a motore di ***impareggiabile*** costruzione, eleganza ***velocità*** e ***prezzo***.

Chiedere listini alla **Rappresentanza Generale Waterman**
Milano - Foro Bonaparte N. 53 D

I NEGOZIANTI *e* RIPARATORI *che non avessero ancora ricevuto il* ***Catalogo illustrato*** *delle*

Biciclette e Serie { **Abingdon - Dürkopp - Sun**
Solar - Racer - Piper, ecc.

sono invitati a farne subito richiesta. — Essi vi troveranno anche un ricchissimo assortimento di **Accessori** *e di tutto quanto è necessario al loro commercio.*

CAMILLO OGGIONI & C.
9, Via Lesmi — MILANO — Via Ausonio, 6

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale*(1) *Quinquennale* (2) *Vitalizio* (3)

e all'uopo

(1) versa L. 6 (L. 8 se all' estero)
(2) » » 30 (L. 40 se all' estero)
più L. 2 per ammissione
(3) versa una volta sola L. 100
(L. 125 se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del T.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. (*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

Da ..... *190*.....

(*) I fogli pubblicati nel 1906-1907-1908 e 1909 sono i seguenti:
Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone. Napoli, Roma, Brescia, Livorno. Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale*(1) *Quinquennale* (2) *Vitalizio* (3)

e all'uopo

(1) versa L. 6 (L. 8 se all' estero)
(2) » » 30 (L. 40 se all' estero)
più L. 2 per ammissione
(3) versa una volta sola L. 100
(L. 125 se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del T.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. (*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

Da ..... *190*.....

(*) I fogli pubblicati nel 1906-1907-1908 e 1909 sono i seguenti:
Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone. Napoli, Roma, Brescia, Livorno. Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

Domanda d'Associazione al T. C

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale*(1) *Quinquennale* *Vitalizio* (3)

e all'uopo

(1) versa L. 6 (L. 8 se all' estero
(2) » » 30 (L. 40 se all' estero
più L. 2 per ammissione
(3) versa una volta sola L. 100
(L. 125 se all' Estero)

Si dichiara edotto dello Statuto dell'A ciazione, si obbliga ad osservarlo ed ele domicilio in Milano presso la Sede de

Chiede pure l'invio del blocco dei fogli arretrati della Carta d'Italia T. C. I. (*) ed all'uopo trasmette l' porto di L. 14.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

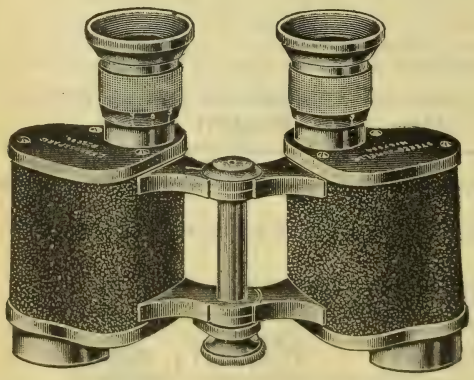
Da *190*

(*) I fogli pubblicati nel 1906-1 1908 e 1909 sono i seguenti:
Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone. Napoli, Roma, Bres Livorno. Pisa, Bologna-Firenze, Verona, na, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, tania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanis ta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Paler

Stéréo Binoccoli Krauss

a Prisma

NUOVO MODELLO



Grande campo di vista — Extra luminoso

CATALOGO GRATIS E FRANCO

E. KRAUSS Ottico e Meccanico di precisione
21-23 Rue Albouy - Paris Xiem

MICROSCOPI — APPARECCHI FOTOGRAFICI

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

I valichi in Ottobre.

E' questo il mese più bello, più dolce e più propizio per godere il panorama della collina e dell'alpe.

Mentre d'estate in montagna le foreste son tutte egualmente verdi di quel verde cupo, monotono, e al di sopra delle foreste non si vede che una monotonia di grigio brullo (eccetto qualche raro giacciaio), in autunno, specialmente, in ottobre, le cime più alte si vanno rivestendo di bianco con sfumature digradanti fin giù quasi alle colline, onde si distingue l'alta dalla media montagna, e le foreste offrono dei quadri deliziosi col loro fogliame variopinto tra il verde cupo del pino e dell'altre conifere sempre verdi, e il giallo, il giallognolo e il rosso dell'ippocastano, dell'olmo, del noce e delle mille altre specie di piante, che si vanno spogliando pel riposo invernale.

Certo nel mese d'ottobre le giornate son corte e spesso piovose, sicchè bisogna aver del tempo, molto tempo a disposizione per poter aspettare in collina le deliziose giornate serene dalle aurore d'oro e dai tramonti di porpora. Ma noi parliamo appunto ai fortunati padroni del loro tempo, che si stanno spesso a poltrire o a gironzolare nelle grandi città, anzichè inforcare il bicicletto o dar moto alla loro automobile per andare a godere delle romantiche, deliziose ottobrate.

Per ora, e sino al 20 circa di questo mese, nessuno dei valichi montani indicati più sotto, è coperto di neve in modo da impedire il passaggio in ciclo o in automobile. — Via dunque!

ABETONE (Modena-Pistoia)	m.	1388
ALBULA (Coira-Ponte in Engadina)	»	2313
APRICA (Tirano-Lago d'Iseo)	»	1181
BAYARD (Grenoble-Corps-Gap)	»	1255
BERNINA (Tirano-Pontresina)	»	2330
BOCCHETTA (Genova-Novi)	»	772
BRENNERO (Trento-Innsbruck)	»	1370
BRUNIG (Luzern-Lungern-Meiringen)	»	1011
CAMPO TENESE (Lagonegro-Castrovillari)	»	1030
CERRETO (Reggio-Castelnuovo M.-Sarzana)	m.	1261
CISA (Parma-Pontremoli-Spezia)	»	1041
COLLA CASAGLIA (Faenza-Firenze)	»	922
FAUCILLE (Genève-Gex-Dijon)	»	1323
FLUELA (Davos-Sus)	»	2389
F. RADICI (Pieve P.-Casteln. Garf. Lucca)	»	1320
FORCLAZ (Martigny-Chamonix)	»	1523
FRÊNE (St. Pierre d'Albigny-Châtelard-Aix I. B.-Annecy)	»	955
FURKA (Andermatt-Gletsch)	»	2436
FUTA (Bologna-Val di Sieve-Firenze)	»	903
GALIBIER (St. Michel-Valloire-Briançon)	»	2560
GIOVI (Genova-Serravalle-Tortona)	»	472
GRAN S. BERNARDO (Aosta-Martigny)	»	2467
GRIMSEL (Gletsch-Meiringen)	»	2144
JULIER (Thusis-Silvaplana)	»	2287
LAUTARET (Briançon-Grenoble)	»	2075
LES GETS (Albertv.-Sallanches-Cluses-Thonon		1172
LUKMANIER (Bellinzona-Biasca-Dissentis)	»	1917
MADDALENA (Cuneo-Barcellonnette)	»	1996
MALOJA (Chiavenna-Engadina)	»	1811
MONCENISIO (Susa-Modane)	»	2084
MONGINEVRO (Susa-Cesana-Briançon)	»	1860
MONTEPIANO (Bologna-Prato-Firenze)	»	800
MORGINS (Monthey-Abondance-Thonon)	»	1395
OBERALP (Dissentis-Andermatt)	»	2048
PARPAILLON (Briançon-Crévoux-Condamine Barcellona)	»	2650
PENICE (Voghera-Bobbio)	»	1146
PERTHUS (Perpignan-Figueras-Barcellona)	»	279
PICC. S. BERNARDO (Aosta-Albertville)	»	2188
PORDOI (Trento-Cavalese-Arabba)	»	2242
PORRETTA (Bologna-Pistoia-Firenze)	»	932
PORTE (St. Pierre de Chartreuse-Grenoble)	»	1350
RADICINO (Triponzo-Norcia-Ascoli Piceno)	»	1543
SAN BERNARDINO (Bellinzona-Splügen)	»	2060
SAN GODENZO (Forlì-Pontassieve)	»	907
SAN GOTTARDO (Airolo-Goeschenen)	»	2111
SCHEGGIA (Fossombrone-Foligno)	»	632
SCHLUDERBACH (Cortina-Toblaco)	»	1512
SCOFFERA (Bobbio-Torriglia-Genova)	»	793
SELLA DI CORNO (Rieti-Antrodoco-Aquila)	»	1005

È uscito il Catalogo, nuovi modelli 1910, biciclette

GÖRICKE

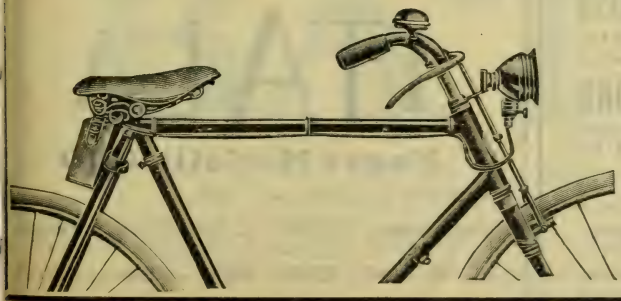
il massimo della perfezione in fatto di solidità, scorrevolezza ed eleganza.

Domandatelo alla Società

Göricke & Alferauge - Corso Indipendenza, 5 - Milano

Telefono 41-32

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili



CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI

Chiedere il nuovo listino alla Ditta

GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine

Sconto 30 % ai soci del T. C. I.

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa L. 6 (L. 8 se all' estero)
(2) » » 30 (L. 40 se all' estero) più L. 2 per ammissione
(3) versa una volta sola L. 100 (L. 125 se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del T.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. (*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

Da ..... *190* .....

(*) I fogli pubblicati nel 1906-1907-1908 e 1909 sono i seguenti:
Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Napoli, Roma, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

Staccare la scheda e applicarla sul tagliandino di una cartolina-vaglia diretta al Touring Club Italiano, Milano.

..... *li* .....

Cedola di Ordinazione del PRIMO ANNUARIO DELL'AERONAUTIC

Il sottoscritto richiede l'invio di N. ..... *copie del*

PRIMO ANNUARIO DELL'AERONAUTICA.

Cancellare la frase non corrispondente { *Desidera ricevere* ..... *l* ..... *Annuari* ..... franc ..... di port / *e a tal uopo trasmette l'importo di L.* ..... / *Autorizza la spedizione in* assegno *di L.* ..... }

Nome e Cognome (*leggibili*) .....

.....

INDIRIZZO PRECISO { *Comune di* ..... / (*Provincia di* ..... / *Via* ..... *N.* ..... }

Socio del T. C. I. con tessera N. .....

(1) Ogni copia FRANCA DI PORTO:
Italia: L. 3,20 } pei soci del T. C. I. L. 6,20 } pei non soci
Estero: » 3,50 } » 6,50 }

(2) Ogni copia IN ASSEGNO:
Italia: L. 3,50 } pei soci del T. C. I. L. 6,50 } pei non soci.
Estero: » 3,75 } » 6,75 }

Premiato Stabilimento Artistico Industriale

AUGUSTO GEROSA

MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)

INCISIONI — SMALTI — MINIATURE

Oreficerie ed argenterie smaltate

STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI

Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi

Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.

Coppe con fregi smaltati

Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

I meravigliosi biciclette tipo 1910

SWIFT

dimostrano che questa marca continua ad essere

"LA MIGLIORE DEL MONDO"

The Swift Cycle Co. Ltd. — Coventry

Agente per l'Italia: MARIO BRUZZONE, Corso Lodi, 15, Milano
In Milano: F. FARAVELLI - Via Meravigli, 15

Biciclette STYRIA

Motociclette REPUBLIK

Casse forti TANCZOS-VIENNA sicure contro il fuoco e le infrazioni.

Macchine da scrivere HAMMOND

Automobili Laurin-Klement HP. 8-9 12-14 16-18 20-25 35-40 60

Jungbunzlau (Boemia)
(Vetture - Omnibus - Camions)

Costruttori delle automobili postali Cattaro - Montenegro.

Biciclette, Motociclette e Macchine da scrivere anche a rate, dietro referenze di primo ordine.

Chiedere cataloghi e certificati con riferimento al presente avviso alla Ditta I. WOLLMANN-PADOVA Rappresentante

AUTOMOBILI

ITALA

Nuovi Modelli 1910

Esclusiva di vendita per l'Italia:

Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000

TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

SEMMERING (Gratz-Vienna)	m.	980
SEMPIONE (Domodossola-Briga)	»	2008
SESTRIÈRES (Pinerolo-Cesana Torinese)	»	2030
SOMMA (Spoleto-Terni)	»	669
SOMOSIERRA (Biarritz-Burgos-Madrid)	»	1454
SOMPORT (Pau-Oloron-Jaca-Saragozza)	»	1632
SPLUGA (Chiavenna-Thusis)	»	2117
STELVIO (Tirano-Meran)	»	2756
SUSTEN (Meiringen-Wassen)	»	2262
TARVIS (Pontebba-Villach)	»	810
TENDA (Cuneo-Ventimiglia)	»	1300
TONALE (Edolo-Cles-Trento)	»	1884
TURCHINO (Voltri-Ovada)	»	532
UMBRAIL (IV Cant. Stelvio-S. Maria)	»	2487
VALGELAYE (Barcellonnette-Nizza)	»	2250
VAKAREL Sofia-Costantinopoli)	»	825
VARS (Briançon-Guillestre-Barcellonnette)	»	2115

Precauzione contro il fuoco all' Esposizione di Roma.

In seguito all'incendio dell'Esposizione di Bruxelles il signor T. Sambucetti segretario della Camera di Commercio Italiana a Londra scrive da 4 St. Mary Axe E. C. affermando che per le Esposizioni di Roma e Torino del 1911 saranno prese le più particolareggiate precauzioni per evitare incendi.

Egli rileva che il signor Bentivegna sopraintendente tecnico degli Edifizi dell'Esposizione ha confermato la constatazione fatta dal signor Chapsel commissario generale per la Francia che, cioè, in avvenire soltanto una specie di Esposizione sarebbe possibile, quella collocata in edifizi separati. I piani generali della Esposizione di Roma, del 1911, sono stati divisi in modo che in caso di incendio il danno sarebbe ridotto al minimo, giacchè i varî edifizi sono staccati, e l'impianto per l'estinzione d'incendi è tra i meglio organizzati ed efficaci. Inoltre poche città sono così favorevolmente situate e provviste di così buona fornitura d'acqua come è Roma. L'acqua scorrendo a una pressione di 15 atmosfere (213 libbre per indice quadrato) attraverso tubi di acciaio Mannesmann, sarà collocata a lato, a scopo d'estinzione dell'incendio. L'acqua deve essere mantenuta a questa pressione per mezzo di pompe azionate da motori elettrici Diesel, così che in caso di incendio in qualsiasi punto gli apparati potrebbero fornire getti d'acqua che raggiungerebbero circa 500 piedi.

Il signor Sambucetti conclude: « questi fatti saranno sufficienti di per sè a convincere il mondo intiero che gli organizzatori della Esposizione di Roma, 1911, non hanno risparmiato spese affine di salvaguardare gli espositori contro il terribile pericolo d'incendio. La distribuzione speciale dei varî edifizi nelle differenti località, gli apparecchi moderni e potenti per estinguere incendi, e da ultimo il fatto che Roma è naturalmente protetta da uragani che tormentano la capitale belga, offre tante garanzie che la gran festa internazionale dell'arte da tenersi l'anno prossimo nella capitale d'Italia, non sarà disturbata da tale deplorevole calamità come avvenne alla Esposizione di Bruxelles ».

Una nuova scuola d' aviazione a Milano.

I notevoli frutti delle scuole di Pordenone e di Cameri hanno indotto alcuni appassionati della locomozione aerea a fondare un nuovo istituto del genere con sede in Milano (Corso Buenos Ayres, 66).

A quanto ci risulta, le lezioni teoriche avranno inizio quest'inverno e quelle pratiche la primavera ventura, in una spianata che, secondo ogni probabilità, verrà acquistata dal Comitato nelle adiacenze di Milano.

GONFLEUR G. L.

il più leggero, il più facile ad applicarsi, il più semplice, il meno ingombrante; è munito di un filtro pratico; fornisce un'aria pura senza polvere nè olio; sopprime gli inconvenienti delle bottiglie d'aria.

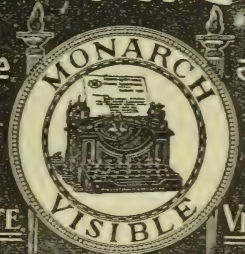
Chiedere Cataloghi ai rappresentanti:

BIELLA & C. - MILANO

Via Monforte, 19 Telefono 95-90

MONARCH

la migliore macchina a scrittura visibile



16 VIA DANTE VIA DANTE 16

PIZZI AMATORE - MILANO

PNEUMATICI

BATES

dell'antica fabbrica W. & A. Bates Ltd. di Leicester

Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

I Cartelli Indicatori del Touring Club Italiano

1. — **CARTELLI SEMPLICI DI DIREZIONE** — Dimensioni metri 0,40×0,70 sino a due indicazioni; metri 0,50 × 0,70 sino a tre indicazioni . . . . . L. 10.—
2. — **CARTELLI SEMPLICI DI PERICOLO** — Dimensioni metri 0,40 × 0,70 comprendenti le segnalazioni di *Rallentare - Passaggio a livello - Svolta pericolosa - Cunetta - Incrocio pericoloso* . . . . . » 10.—
3. — **CARTELLI D'ANGOLO** — (*Cartelli doppi*). — Formati da due cartelli semplici di direzione e disposti ad angolo retto sopra un medesimo sostegno in ferro » 20.—
4. — **CARTELLI SPECIALI** — Dimensioni metri 0,40×0,70 e metri 0,50 × 0,70 con più di tre indicazioni, o con diciture speciali, comprendenti le segnalazioni di: *Tenere la sinistra - Fermare al dazio - Dogana* . . . . . » 15.—
5. — **CARTELLI DEI COMUNI** — Dimensioni metri 1,15 × 0,70 riproducenti le generalità dei Comuni (notizie altimetriche, itinerarie, amministrative) . . » 20.—
6. — **CARTELLI ALTIMETRICI** — Dimensioni metri 0,40 × 0,20 riproducenti la quota altimetrica del Comune . . . . . » 3.—
7. — **SOSTEGNI IN FERRO** — Pei cartelli semplici, speciali e d'angolo, verniciati a due colori, con sigla del Touring . . . . . » 15.—

SCHEDA DI SOTTOSCRIZIONE

COMUNE DI .....

Ci preghiamo ordinare colla presente i seguenti **Cartelli indicatori** *da spedirsi* franchi di porto *alla stazione di* .....

N. ..... CARTELLI RALLENTARE m. 0.50 × 0.70 a L. 10 l'uno L. .....

N. ..... CARTELLI DEI COMUNI m. 1.15 × 0.70 a L. 20 l'uno L. .....

N. ..... CARTELLI ALTIMETRICI m. 0.40 × 0.20 a L. 3 l'uno L. .....

N. ..... SOSTEGNI IN FERRO (poutrelles) pei cartelli RALLENTARE a L. 15 l'uno . . . .

Importo L. .....

IL SINDACO

SCHEDA DI SOTTOSCRIZIONE

Il sottoscritto .....

.....

domiciliato in .....

invia al Cassiere del Touring Club Italiano in Milano la somma di

L. ..... *per:*

N. ..... CARTELLI SEMPLICI

N. ..... CARTELLI SPECIALI

N. ..... CARTELLI D'ANGOLO

N. ..... SOSTEGNI IN FERRO

firma .....

..... *addì* ..... *19*....

Indicare chiaramente per ogni cartello richiesto la dicitura precisa ed il punto dove dovrà essere collocato.

E' assolutamente necessario trasmettere l'indirizzo preciso del destinatario indicando a quale stazione ferroviaria, tramviaria, lacuale o marittima devono essere spediti i cartelli ed i sostegni in ferro.

PRIMO ANNUARIO DELL'AERONAUTICA

Del **Primo Annuario dell'Aeronautica** *pubblicato recentemente dal Touring, si è già occupata con diffusione la stampa italiana ed estera. E' per questa ragione che non crediamo opportuno parlarne, se non per riprodurre quanto in testa all'opera, scriveva, spiegandone autorevolmente, gli intenti l'illustre senatore Celoria, presidente della Commissione nazionale di turismo aereo.*

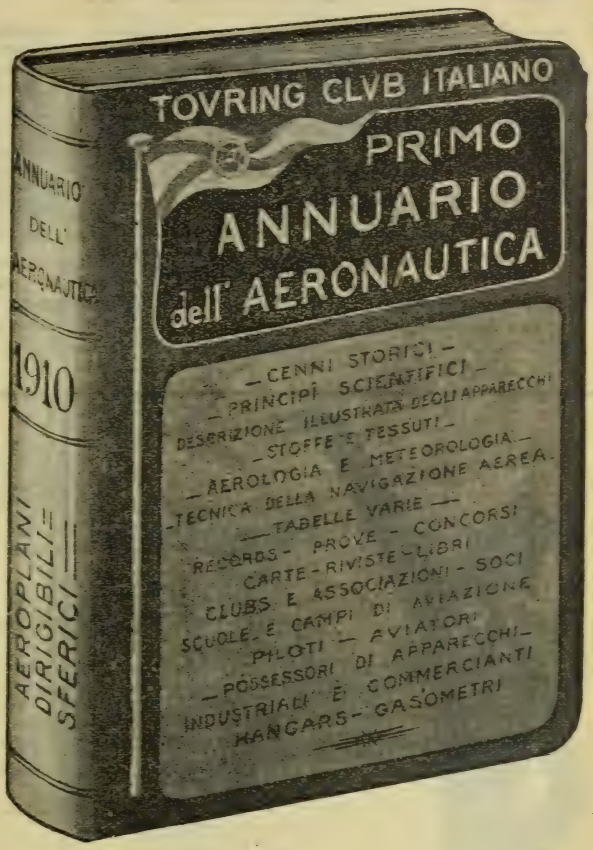
La Commissione nazionale di turismo aereo fin dalla sua prima adunanza pensò che dovere suo era di prendere iniziative le quali valessero a dare impulso nel paese nostro al turismo aereo, considerato da tutti i punti di vista dal teorico, dall'industriale-commerciale e dallo sportivo.

Sua prima idea fu di preparare un *Annuario* il quale avesse a volgarizzare in Italia i mezzi aerei di locomozione. E quest'*Annuario*, a pochi mesi dalla deliberazione presa, la Commissione è lieta di oggi pubblicare e sottoporre al giudizio dei critici. Non si pretende o pensa di avere fatta opera perfetta, e la Commissione sarà anzi ben lieta se la critica vorrà ad essa dare consigli che valgano a rendere più e più degni dell'attenzione pubblica i volumi avvenire.

Un rapido colpo d'occhio all'indice del nostro primo *Annuario dell'Aeronautica* varrà a dare degli intenti della Commissione un concetto chiaro. In brevi pagine si volle dare al lettore un'idea generale del problema aeronautico, e si volle insieme, discendendo ai dettagli, raccogliere i dati pratici indispensabili a chi voglia con qualche profitto occuparsi di aeronautica, sia come semplice dilettante, che come studioso dei vari problemi che all'aeronautica si connettono.

Di qui la parte prima intitolata: *tecnica, sport, cartografia, bibliografia;* la parte seconda, che tratta delle *Associazioni*, delle *scuole e campi di aviazione*, dei *possessori di apparecchi*, dei *piloti aviatori;* la parte terza, nella quale si raccolse quanto allo stato presente delle cose fu possibile sapere intorno alle *dogane*, alla *circolazione*, e ai *trasporti;* la parte quarta dedicata alle *industrie*, ai *commerci*, ai *costruttori* e *rappresentanti* loro.

La Commissione ha fiducia di avere con questo volume, pure in modesto modo, giovato all'aeronautica fra noi. Il tempo stringe; le idee fanno rapida strada; le iniziative umane vincono per audacia il pensiero stesso. E la Commissione è meravigliata essa medesima del cammino fatto nell'Italia nostra in pochi mesi. Ci siamo oramai fortemente affermati nel nuovo campo dell'aviazione, e non è senza un sentimento di legittima soddisfazione che la Commissione può affermare di aver essa, per iniziativa del distinto segretario suo lanciata l'idea geniale, da alcuni giudicata perfin temeraria, della *Traversata delle Alpi* in occasione del Circuito aereo milanese del 1910.



Il Presidente
della Commissione nazionale di T. A.
G. Celoria.

In vendita solamente presso i Negozianti di apparecchi fotografici e accessori.

SATRAP

Carte fotografiche e sviluppatore

Chemische Fabrik auf Aktien (vorm. E. Schering)

Sezione Fotografica — Charlottenburg, Tegeler Weg 28-33

AMMINISTRAZIONE

NUOVE NOMINE.

Consoli civili.

Ello ..... Casati avv. Luigi.
Mineo ..... Ciancico Vincenzo Scudero.
Oggiono ..... Amati Pierino, via G. Lonzoni, 6.
Pieve di Teco ..... Trucco avv. not. Giorgio.
S. Marco dei Cavoti. Ricci cav. avv. Biagio.
Senis ..... Corrias Ignazio.
Valparaiso ..... Gioo Mario R., Calle Chababuco, 106, Casilla 153.
Vittoria ..... Mangione Salvatore, via Cavour.

Consoli militari.

Milano (5. regg. Alpini, Adami cap. Vittorio.

Medici

Marano Vicentino .. Dott. Moro Ettore, via Umberto I, 10.
Oggiono ..... Dott. Redaelli Adolfo.
Torremaggiore ..... Dott. Marino Federico, via Cavour, 12.

DIMISSIONARI.

Consoli civili.

Padenghe ..... Wolff dott. Guglielmo.
Pieve di Teco ..... Caldirola Luigi.
Pozzomaggiore ..... Pinna dott. Gavino.
Sassari ..... Salvi prof. Giunio.

Consoli militari.

Bologna (35 regg. Fanteria) ..... Scota col. cav. Umberto.
Milano (5 regg. Alpini) Temistocle cap. Francesco.
Palermo (Div. Milit.). Rocca cav. magg. Francesco.

Blocco 86 Monografie di segnalazioni alpine in montagna pubblicate dal T. C. I. raccolte in elegante astuccio di tela con impressioni in oro. Prezzo Lire SEI franche di porto.
Ciascuna Monografia in separato Cent. 10

Così alto salterete di gioia acquistando i miei articoli, sia per il guadagno che essi vi procurano se rivenditori, come per il piacere che vi danno, se acquirenti.

A. RAIMONDI
S. Vicenzino, 4
MILANO

ARTICOLI SPORT — Football, Lawn Tennis, Cricket, Croquet, etc.

GIUOCHI SOCIETÀ — Roulettes, giuochi, Ping Pong, domini, scacchi, bigliardini Nicolas, scacchiere pieghevoli, candelette fucchi artificiali, etc.

PIPE IN PANNOCCHIA DI GRANOTURCO.

CERCANSI AGENTI PER LA VENDITA TACCHI GOMMA "ODEOL,,

Telefono 100-05
Auto-Garage Centrale
MILANO
Vicolo S. Carlo, N. 3 (Via Monforte)
APERTO TUTTA LA NOTTE
OFFICINA
COSTRUZIONI - RIPARAZIONI
CARICA ACCUMULATORI
Forniture complete
Deposito e rifornimenti benzina con impianto di sicurezza brevettato - Misuratore automatico
Assoluta garanzia.
Telegrammi: Autocentral - Milano

Le Lastre SCHLEUSSNER
le più raccomandabili per paesaggi e lo sport
Listino a richiesta.
Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.

CICLI ATENA
Società Cicli Atena - Piazza Castello, 16 - MILANO

CARTELLI INDICATORI

CARTELLO DEI COMUNI. — La Direzione Generale nell'intento di dare maggior sviluppo alle indicazioni altimetriche, itinerarie ed amministrative, cede ai Comuni il cartello al prezzo di LIRE VENTI franco di porto.

CARTELLO ALTIMETRICO. — Venne recentemente predisposto dal Touring un nuovo speciale cartello contenente l'indicazione della quota altimetrica dei Comuni. Tale cartello, da collocarsi sulla soglia del Palazzo Comunale, è di grandissima utilità, e viene ceduto ai Comuni al prezzo di LIRE TRE franco di porto.

CARTELLO « RALLENTARE ». — Dato il grande favore incontrato dal nostro tipo di cartello *Rallentare* presso le Amministrazioni Comunali, la Direzione Generale è venuta nella determinazione di ridurre a LIRE DIECI il prezzo del cartello stesso, mettendo in tal modo tutti i Comuni in grado di dotare di tale utile segnalazione tutte le vie che danno accesso all'abitato.

RIFACIMENTO DEI CARTELLI. — Da una speciale inchiesta fatta dal Touring sulla conservazione dei cartelli indicatori, è risultato che moltissimi cartelli si trovano per diverse ragioni in condizioni anormali cioè poco o niente leggibili. Preoccupata di tale fatto, la Direzione Generale ha deliberato di procedere al rifacimento di tutti quei cartelli che si trovano nelle condizioni sopra lamentate, concedendo alle Pubbliche Amministrazioni uno speciale trattamento di favore. Infatti il Touring, concorrendo in parte nella spesa procede al rifacimento dei cartelli al prezzo di L. 2,50 per ogni lamiera. Il Touring si assume inoltre la spesa di trasporto per ferrovia.

Sottoscrizione precedente	L.	73 897,75
Marchesa Raimondi-Gironico	»	35 —
Municipio di Monguzzo	»	50 —
Municipio di Montalto di Castro	»	50 —
Municipio di Arcore	»	30 —
Conte A. Biscaretti, Torino	»	25 —
Paolo Revello, Genova	»	25 —
Consolato del T. C. I., Bergamo	»	215 —
Conte Paolo Costa, Torino	»	30 —
Union des Gaz, Modena	»	50 —
Municipio di Lesa	»	80 —
Municipio di Pisogne	»	3 —
Municipio di Venasca	»	20 —
Municipio di Castelfranco Veneto	»	75 —
Genio Civile di Reggio Calabria	»	50 —
Dott. Carlo Moldenhauer, Milano	»	75 —
Deputazione Provinciale di Milano	»	50 —
Michele Legrand, Savigliano	»	5 —
Avv. Pitia, Milano	»	20 —
Municipio di Potenza Picena	»	25 —
Municipio di Como	»	10 —
Union des Gaz, Modena	»	40 —
Deputazione Provinciale di Siena	»	189 —
Municipio di S. Martino Siccomario	»	40 —
Guido Salvi, Volterra	»	25 —
Municipio di Persiceto	»	15 —
Totale...	L.	75 120,75

Cartelli sottoscritti al 31 Agosto 1910: N. 5418

Prima di acquistare una bicicletta, assicuratevi che essa sia di una marca tale da garantire le vostre giuste aspettative.

Voi potrete trovare i requisiti di eleganza, solidità e lunga durata in una

Bicicletta

TRIUMPH

la migliore macchina che l'industria ciclistica inglese ha saputo ideare.

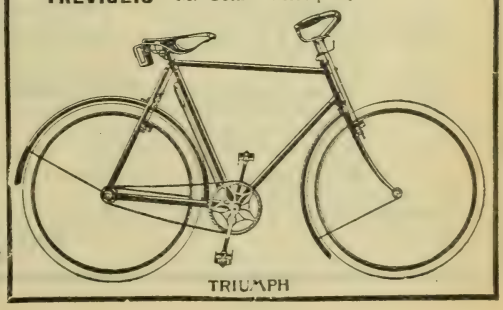
Nessun'altra marca può darvi le soddisfazioni della nostra, poichè nessuna Casa è in grado di fabbricare coi nostri sistemi e nelle stesse nostre speciali condizioni.

I particolari e dettagli sono elencati nel nostro Catalogo che si spedisce gratis e franco dalla

The Triumph Cycle Co. Ltd. Coventry (England)

o dai nostri rispettivi agenti.

MILANO - Palmiro Zignone succ. Attilio Beretta, Corso Porta Romana, 65.
ANCONA - A. Marchetti & Co., Via XX Settembre.
AREZZO - Auto Garage Perugia.
BERGAMO - Paolo Brignoli, Via Paleocapa, 1.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco, 41.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Via Goito, 5-7.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
GENOVA - A. Pelucco, Via Colombo, 6 rosso.
LIVORNO - G. Gambini, Via Aurelio Saffi, 1.
LODI - Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Corso C. Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Emanuele.
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage Perugia, Piazza Vitt. Emanuele
PESCARA - D'Aurelio Melfino, Corso Manthonè, 100
RAVENNA - A. Zuffetato, Via Mazzini, 5.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.
TREVIGLIO - M. Setti - Velocipedi.



Ricordiamo agli Automobilisti

che ENTRO il corrente mese di OTTOBRE essi devono munire la propria vettura delle nuove

TARGHE REGOLAMENTARI

PER AUTOMOBILI

Il Touring s'incarica di **CONSEGNARE PRONTAMENTE** le nuove Targhe, col distintivo del Sodalizio a colori, al prezzo speciale di Lire **TRE** ognuna, oltre L. 0,75 per l'invio franco di porto.

***

Il T. C. I. ricorda inoltre che gli Automobilisti non possono recarsi all'estero senza aver munita la vettura della Targa internazionale. Il Touring si è reso depositario di detta Targa che viene ceduta unitamente all'apposito libretto contro rimessa di L. **2** oltre cent. 60 per l'invio franco di porto.

Football Articoli per Sport **Pattini** F.lli BRIGATTI Corso Venezia, N. 33 — MILANO — **Tennis**

Rappresentanti Cicli "MAINO,, e "ADLER,,

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Società Anonima — Capitale L 105 000.000 interamente versato
Fondo di riserva ordinario L. 21.000.000 — Fondo di riserva straordinario L. 14.000.000

Sede Centrale: MILANO ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO-ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA LIVORNO - LUCCA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA ROMA - SALUZZO - SAVONA - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA

Rappresentanze a TUNISI, presso Banque Commerciale Tunisienne
BRASILE, presso Banco Commerciale Italo-Brasiliano

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale*(1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa L. 6 (L. 8 se all' estero)
(2) » » 30 (L. 40 se all' estero)
più L. 2 per ammissione
(3) versa una volta sola L. 100
(L. 125 se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell' Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del T.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. (*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

Da ..... *190* ....

(*) I fogli pubblicati nel 1906-1907-1908 e 1909 sono i seguenti:
Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone. Napoli, Roma, Brescia, Livorno. Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale*(1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa L. 6 (L. 8 se all' estero)
(2) » » 30 (L. 40 se all' estero)
più L. 2 per ammissione
(3) versa una volta sola L. 100
(L. 125 se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell' Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del T.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. (*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

Da ..... *190* ....

(*) I fogli pubblicati nel 1906-1907-1908 e 1909 sono i seguenti:
Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone. Napoli, Roma, Brescia, Livorno. Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale*(1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa L. 6 (L. 8 se all' estero)
(2) » » 30 (L. 40 se all' estero)
più L. 2 per ammissione
(3) versa una volta sola L. 100
(L. 125 se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell' Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del T.

Chiede pure l'invio del blocco dei 20 fogli arretrati della Carta d'Italia del T. C. I. (*) ed all'uopo trasmette l'importo di L. 14.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

Da ..... *190* ....

(*) I fogli pubblicati nel 1906-1907-1908 e 1909 sono i seguenti:
Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone. Napoli, Roma, Brescia, Livorno. Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo.

I Soci che ricevono pubblicazioni difettose per errata impaginazione, per mancanza di pagine, ecc., sono pregati di ritornarle senz' altro, lasciando o riportando sulla fascia il listello del proprio indirizzo, annullato, ma in modo che sia tuttavia leggibile, e con una cartolina accompagnatoria colla quale si chiederà la sostituzione accennando ai motivi.

Dr G. LANGBEIN & Co. MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Premiato Stabilimento Artistico
UNIONE ZINCOGRAFI
Via Spontini, 5 - MILANO
Telefoni 71-08 e 21-81
FORNITORI DEL T.C.I., DELLO STATO E DELLE PRIMARIE CASE EDITRICI
RAPPRESENTANZE: TORINO - GENOVA - FIRENZE MODENA - COSTANTINOPOLI

Soci quinquennali

Agnello Spoto bar. Nicolò, Siculiana — Ascari Armando, Pisa — Bertucci Silvio, Buenos Ayres — Bonetti Alessandro, Milano — Capurso Raffaele, Bisceglie — Castagnini Luigi, Milano - Castiglioni Daniele, Milano — Cerutti Carlo, Milano — Circolo della Caccia, Bologna — Cometta Emilio, Milano — Fernandez Maurizio, Costantinopoli — Eller Vainicher dott. cav. Gustavo, Napoli — Ferri avv. Giorgio, Rosario Santa Fè — Levi Arrigo, Ferrara — Mancini Alberto, Roma — Manificat Albert, Constantine — Oppenheim Robert H., Berlin — Penna geom Giovanni, Asti — Protti cav. Gustavo, Longarone — Sambucetti Tullio, Roma — Schiappacasse Vincenzo, Genova — Scotti Giuseppe, Milano — Vanoni Clemente, Roma — Violini cap. Marco Alberto, Bologna.

Soci benemeriti.

Brioschi Giacomo, Cogno — Cei Carlo, Roma — Lingua ten. Angelo, Oneglia — Machado Aurelio, S. Paulo — Reghini nob. col. Ottavio, Genova — Restani Roberto, Pontedecimo, — Ricci Giuseppe, Napoli — Zamboni Lucillo, Verona — Zatta Luigi, Montecchio Maggiore.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Agosto 1910

SOCI VITALIZI (*)

ACIREALE. — Platania Cali Mariano — ANCONA, Municipio — BUENOS AYRES, Bianco Paolo; De Angelis Elmos; De Luca Giovanni — CATANIA Paternò Castello, Stagno Ignazio — CONCOREZZO, Favini Edmondo — FRAFOREANO, De Asarta conte Manuel — GENOVA, Orzali ing. Gaetano — GORGO AL MONTICANO, Revedin conte Ruggero — MENDOZA, Carullo Giovanni — MILANO, Origoni ing. G. B. — PORTA, Spinola nob. cav. uff. Enrico — ROMA, Comando Generale Regia Guardia di Finanza; Tommasini senatore Oreste — S. MARGHERITA LIGURE, COLONNA DI STIGLIANO principessa EVELINA — S. EUGÈNE, Lacchio Alessandro — SESTRI PONENTE, Piaggio cav. Rinaldo — TORINO, Abelli dott. cav. uff. Antonio; Bernacchi Mario; Canonica comm. Pietro; Ferraris ing. Dante; Givone Carlo; Losa Giovanni; Moriondo Ettore; Segrè Guido — VERONA, Cartolani conte avv. Emanuele — VICENZA, Fogazzaro comm. Antonio — VOLTERRA, Salvi Guido.

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Foà Sansone, Nava Elmo.
Asti. — Penna geom. Giovanni.
Mongardino d'Asti. — Montersino Giovanni.
Montaldo Scarampi — Gianoglio Ferdinando.
Murisengo. — Mirone Carlo, Olmo Giuseppe.
ANCONA. — Pierdominici Francesco.
Chiaravalle. — Candelaresi Pacifico.
Falconara. — Balestra Nicola, Langione Oreste.
Filottrano. — BOURBON DEL MONTE FIAMMETTA.
Palombina. — Almagià Saul.
AQUILA. — Giacobbe Tommaso.
Capistrello. — Fasciani Sabatino.
Gioia dei Marsi. — Incarnati avv. Giovanni.
AREZZO. — Citernesi Cosimo.
Bibbiena. — Grilli Vittorio
Monterchi. — Fantoni Oreste.
ASCOLI PICENO. — *Amandola.* — Pecci dott. Benvenuto.
Fermo. — Spaccialbello Tito.
Francavilla d'Este. — Sagrini Giuseppe.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia. L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Premiata Ditta **F.lli ZANINETTI** **MILANO**
Viale Volta, 11 - Telefono 9-74
Casa fondata nel 1848

Grande officina per lavori di ogni metallo in lastra. - Fornitori dello Stato. ***Esclusivi assuntori dei lavori di restauro della tettoia Stazione Centrale di Milano.*** Decorazioni in zinco stampato per fabbricati. Tubi pluviali, canali, coperture di campanili, cappelle mortuarie, cupole, specole, verande, tettoie, ecc., in lamiera zincatapiana, ondulata ed a squame; zinco, piombo, rame ed altri metalli. Tubazioni per fumisteria, ventilatori, aspiratori e pozzi artesiani. — Preventivi a richiesta.

Specialità coperture banchi per Bar e forniture inerenti.

Gazogeni acetilene brevettati. - Carburo di calcio. - ***Scaldabagno automatico brevettato "VULCANO,,*** funzionante a pressione d'acqua e scevro da qualsiasi pericolo d'esplosione.

Cavalletto estensibile brevettato in tutto il mondo, completamente in ferro, ordigno indispensabile a tutti gli imprenditori di costruzioni edilizie, pittori, decoratori, tappezzieri, gasisti, elettricisti.

Rilevatari dei rinomati magazzini già PIETRO ALLOGGI, per la vendita di cristallerie, vetrerie, ottonami e forniture complete per gasisti, elettricisti. Fornitori delle primarie officine del gas d'Italia.

Ripatransone. — Circolo Cittadino.
BARI. — *Barletta.* — Mainardi Roberto.
Bisceglie. — Capurso Raffaele.
Minervino Murge. — Tedeschi Giuseppe.
Spinazzola. — De Feo Pasquale.
BELLUNO. — Cecconi Deno.
Borca di Cadore. — De Ghetto Tomaso.
Feltre. — De Biasi Amilcare.
Longarone. — De Lorenzi Basilio, Protti cav. Gustavo.
S. Stefano Cadore. — Girotto dott. Antonio, Sartorelli avv. Pietro Antonio.
BENEVENTO. — Leo Raffaele.
BERGAMO. — Barattini dott. Giulio, Pasini Carlo, Suardi Guglielmo.
Lovere. — Manara Antonio.
Valtesse. — Ferrari Giacomo.
BOLOGNA. — Agenzia Automobili C. Amorotti. BARATELLI ADA, Circolo della Caccia, Palmieri avv. Arturo, Poggi Pollini Carlo, Soverini Alfredo, Violini cap. Marco Alberto.
Budrio. — Calzolari Ettore.
Pianoro. — Albertazzi Dante, Poli dott. Ugo.
BRESCIA. — Fiaschi Arnoldo, Franchi Attilio Emilio, Mantovani Luigi, Martinelli Francesco, NAVARINI-DE FRANCESCHI TERESINA, Noventa geom. Cesare, Panina Giuseppe, Porta Evaristo, Rivieri Augusto, Ziliani Umberto.
Chiari. — Casale Giuseppe, Setti rag. Ferruccio.
Darfo. — Bresciani Ariodante, Galli Giulio.
Leno. — Municipio.
Manerbio. — Cè-Omobono Virgilio.
Rocca d'Anfo. — Righi ten. Marcello.
Salò. — Franchini Giovanni.
Verolavecchia. — Uberti Lodovico.
CAGLIARI. — *Iglesias.* — Comi rag. Giovanni.
CALTANISSETTA. — Laschi ing. Sigismondo.
CAMPOBASSO. — *Riccia.* — Lalla dott. Michele, Massimo Luigi, Palladino dott. Gennaro, Sedati Nicola.
CASERTA. — *Alvito.* — Ferrante Giovandiego.
Cimitile. — D'Avanzo Agostino.
Formia. — Berna Armando.
Maddaloni. — Carbone Mattia, Cortese Giuseppe, Rocco cav. Francesco.
CATANIA. — Castro Beniamino, D'Amico Gino, Fleres Enzo, Giandolfo Eugenio, Rigoli Carlo, Scarpulla Pietro, Veruccio avv. Giuseppe, Vinci Francesco.
Assoro. — Bondonno Filippo.
CATANZARO. — *Cotrone.* — Berlingieri bar. Giulio.
Guardavalle. — Salerno Eduardo.
S. Pietro Magisano. — Olivo Ottavio.
COMO. — Casartelli Quansito, Valdastri Elia.
Bosisio. — Colombo Onorato.
Castiglione Olona. — Porretti Enea.
Cernobbio. — Pensa Dionigi.
Cittiglio. — Mainoli dott. Crisostomo.
Civenna. — Semeria Gaspare.
Ello. — Montecuccoli Cicogna march. Leopoldo.
Lecco. — Municipio.
Lurate Abbate. — Rizzi Luigi.
Ponte Chiasso. — De Luca rag. Domenico.
Rogeno. — Bartesaghi don Lorenzo, Tacchini sac. prof. Luigi.
Tradate. — Cavalli Umberto, Colombo Vittorio, Galmarini Giovanni, Galvalisi Angelo, Grisoni Aldo, Pelosini Cecilio, Ronchi Paolo, Tosi Augusto.
Varese. — Cossa Attilio, De Grandi dott. Silvio.
Vedano Olona. — Salmoiraghi Amedeo.
Viggiù. — Dunghi Giuseppe.
COSENZA. — *Amantea.* — Florio dott. Luigi.
Castrovillari. — Perretti Vittore.
S. Giovanni in Fiore. — Caputi Pietro.
CREMONA. — Feroldi Pietro, Mazzolari Francesco Ettore.
Castelleone. — Malvicini Fedele.
Castelponzone. — Pasquali Luigi.
Crema. — Castelli-Taddei Dino.
Gombito. — Fornaroli Oriele.
Pieve d'Olmi. — Biazzi Raineri.
Quistro. — Guarneri Camillo.
Robecco d'Oglio. — Geroldi Camillo, Tavecchi dott. Luigi.
Sospiro. — Poli dott. Camillo.
CUNEO. — Bongiovanni Giovanni, Morano avv. Claudio.
Alba. — Prandi Alfredo.
Borgo S. Dalmazzo. — Anselmo Vincenzo.
Boves. — Marro Giovanni.
Cherasco. — Bonardi Emanuele. Giaccardo Carlo, Soldano Raimondo.
Revello. — Goletti Secondo, Racca Giuseppe.
FERRARA. — Costantini Camillo.
FIRENZE. — Boschi Ugo, Beltrami Eugenio, Bracaloni Giovanni, Isola ing. Gastone Dino, Paci Gaetano, Piana Ettore, Splendide Garage, Vasarri Luigi.
Casellina s. Torri. — Luti Angiolo.
Certaldo. — Dalla Noce dott. Antonio.
Empoli. — Klein cav. ing. Rodolfo.
Pontassieve. — Natargiacomo Guglielmo.
Scarperia. — Castellucci Cavour.
FORLI'. — Boccardi rag. Edoardo.
Bellaria. — Tognacci Ercole.
Cesena. — Cicognani Sebastiano.
Longiano. — Turchi Arturo.
Meldola. — Zaccaria Giuseppe.
GENOVA. — Algranati Attilio, Beano rag. Alessandro, Bevilacqua Enrico, Bollag Gastone, Borzone Rinaldo, Bruzzo Giuseppe G., Bruzzo avv. Lorenzo, Campora cav. Eraclito, Carenzi Giacomo, Cartier Carlo, Cecchi Aristide, Chiastellino Aldo, Daneo on. avv. Gian Carlo, DANEO LINA, De Benedetti Giacomo, De Giovanni Paolo, De Scalzi Edoardo, Finollo Emanuele, Lagorio ing. Antonio, Landi Cornelio, Maraschini cav. magg. Francesco, Matteucci ten. Italo, Martignoni dott. Luigi, Mecozzi Aurelio, Molinari Oreste, Napoli Attilio, Oliva Enrico, Pellerani Silvio, Pippo ten. Italo, Powers Samuel L., Raggio G. B., Reali ten. Oscar, Spinelli rag. Alfonso, Tavolara Augusto, Tocci Lovangidreis, Tosi Armando, Venzano Domenico, Zolezzi avv. Belisario.
Bogliasco. — Macchiavello Giuseppe, Sessarego Pietro.
Iotia d'Ombrone. — Baldassarri Pietro.
Lerici. — Sturlese Ugo.
Pontedecimo. — Gallo Luigi.
Portofino Kulm. — Gilardi Bernardo.
Rapallo. — Caraffa Benedetto.
Recco. — Savio Carlo.
Rivarolo Ligure. — Piano Pietro.
Sampierdarena. — Ferraris Alessandro.
Spezia. — Ghirardoni avv. Ugo, Longone Ugo, Società Ciclistica Pro Patria.
LECCE. — *Taranto.* — Delli Muti rag. Nicola, Lavezzari cap. cav. Caroi.
LIVORNO. — Castellani Claudio, Lomi Alessandro, Mellini Alberto.
LUCCA. — *Bagni di Lucca.* — Matteucci Alfredo.
Pietrasanta. — Terzaghi Giulio.

LIQUIDAZIONE
Biciclette RALEIGH originali vendonsi:

Modello di lusso con carter ..... L. **230**
" da viaggio ..... " **200**
" da corsa e mezza corsa . " **190**
" per signora ..... " **200**

..PREZZI NETTI PER CONTANTI..

Rivolgersi: ERBA, Paolo Sarpi, 9, - MILANO

Ing. L. TROUBETZKOY & C.
MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO
FARI - FANALI
GENERATORI
Brevettati TROUBETZKOY
SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.
CHIEDERE CATALOGHI

MACERATA. — Lapponi Ivo.
Matelica. — Adagio dott. Ascanio.
MANTOVA. — Barbetta Emi Achille, Fedriga Gaetano, Levi rag. Ettore, Solci Giuseppe.
Ostiglia. — Municipio.
Solferino. — Cerini Carlo.
Suzzarra. — Goldstaub Ignazio. Truzzi dott. Carlo, Zironi dott. prof. Giuseppe.
Viadana. — Defendi Ruggero.
MASSA CARRARA. — *Equi.* — Tonelli cav. ing. Carlo.
MESSINA. — Pacca march. Enrico.
MILANO. — Alfieri Attilio, Amici Emilio, Arlati Giulio, Assistenza Pubblica Milanese, Auto Garage Lombardo, Bai Pietro, Becucci Giuseppe, Bernardi rag. Pietro, Bertocchi Amato, Bevilacqua Luigi, Biafioli Arrigo, Biraghi Aldo, Bonetti Alessandro, Borgia geom. Alessandro, Borgonovi Francesco, Boriani Aldo, Bracco Umberto, Brazzola rag. Giovanni, Brunetti Antonio, Bubani Bruno, Canziani sac. Carlo, Castiglioni Daniele, Cernuschi Ezio, Cioja avv. Giuseppe, Civita Gustavo, Clerici Pietro, Comotta Emilio, Coppini Avv. Ampelio, Della Giovanna Giuseppe, Dugnani Gaspare, Elli Ambrogio, Ferrini Luigi, Flatow dott. Max, Fontana Davide, Galuzzi Gaetano, Gattinoni ing. Ettore, Gavazzi ing. Giuseppe, Gilardi ing. Michele, Giussani Angelo, Gorlini Armando, Iannelli Sorrentini Filipponeri, Imò Fedele, Jona Achille, Lessa Pietro, Lombardi Stefano, Martini ing. Desiderio, Nova Ettore, Pagano Luigi, Perdomini Giovanni, Pozzani Enrico, Quadrio Giuseppe, Rastelli Guglielmo, Riva Antonio, Rivolta Alessandro, Rossi dott. Ugo, Rusconi Mario, Sassi Carlo, Scotti Giuseppe, Sforzini Achille, Tavella Luigi, Tonalini Santino, Torresani Ardenio, Uberti Giacomo, Zanuso Gino, Zucchetti Adolfo.
Busto Arsizio. — Marcora Melchiorre, Sarulli Ettore.
Cassano d'Adda, — Kriesche Libero.
Codogno. — Galluzzi Carlo, Invernizzi Giuseppe.
Macherio. — Società Sport Club Macherio.
Mediglia. — Vitali Alessandro.
Melzo. — Brambilla Angelo, Rebuscini Paolo.
Monza. — Castoldi Franco, Fossati Giuseppe.
Paullo. — Melzi Achille.
S. Angelo Lodigiano. — Sabbioni Giuseppe, Tronconi Cesare, Brunati G. B.
MODENA. — Ditta Fratelli Molinari, Ferrari Agostino, Ghisellini Carlo, Guandalini dott. Bruno, Pignatti Morano conte Gerolamo, Porta ing. Filippo, Tinti rag. Giorgio, Vaccari Domenico.
Cavezzo. — Malavasi Francesco.
Montale. — Alboni Eugenio.
S. Cesario sul Panaro. — Pallotti Gino.
NAPOLI. — Comando 11 Reggimento Bersaglieri, Eller Vainicher cav. dott. Gustavo, Ferraris ing. Ovidio, Lamura Luigi, Mola Gennaro, Muzj avv. Eduardo, Scoppa cav. avv. Francesco, Tommasino Giovanni, Toscani bar. Domenico, Vitale avv. Tomaso.
S. Agnello di Sorrento. — Castellano Giuseppe.
NOVARA. — Morazzone Antonio, Repetto Agostino.
Arona. — Castelli Luigi.
Biella. — Sassa Francesco.
Borgo Ticino. — Manfredi Deodato, Squartini Alfredo.
Cascine S. Giacomo. — Musso Annibale, Verdoia Florindo.
Croce di Mosso. — Strobino Ottavio.
Domodossola. — Gallisay Tola avv. Gavino, Ruffoni Emilio, Ruminelli Luigi.
Occhieppo Superiore. — Tua Adolfo.
Pallanza. — Gerin prof. Giuseppe Ottone.
Roasio. — Fileppi rag. Alfredo.
Tronzano Vercellese. — Leone geom. Pietro.
Vaprio d'Agogna. — Ferrari Giuseppe.
Vignole. — Zanolli Cesare.
PADOVA. — Duse Masini Alvise.
Bagnoli di Sopra. — Tirabosco Angelo.
Pontelongo. — Paolucci Adalgiso.
PALERMO. — Albanese cav. uff. Carlo, Monteverde Ludovico.
Partinico. — Abbate Giuseppe, Mancuso dott. Giulio, Minore avv. Girolamo.
Polizzi Generoso. — Gagliardi Umberto.
Termini. — Caruso Francesco.
PARMA. — Borghi Bondi Odoardo, Gastaldi Mario.
Gainago. — Galvani don Guglielmo.
Mezzano Superiore. — Avanzini Stefano.
Roccabianca. — Unione Sportiva « Podus ».
Salsomaggiore. — Zuffano Antonio.
Torrile. — Maini don Pietro.
PAVIA. — Bertolini dott. Sergio, Gamba prof. Pericle, Lanzani Angelo, Mocchi Giovanni, Paltrinieri Antonio, Pozzoli rag. Giuseppe.
Baselica Bologna. — Gallotti Mario.
Torreberetti. — Manfredi Angelo.
Vigevano. — Trezzi Anselmo.
Voghera. — Para Arnaldo.
PERUGIA. — Menghini Antenore.
Gualdo Tadino. — Maurizi Luigi.
PESARO. — FERRARESE REGINA.
Bellisio Solfare. — Turilli ing. Giuseppe.
Fano. — Giambattistoni Oddo.
Pergola. — Bucarelli Sisto.
PIACENZA. — Barbieri rag. Giovanni, Salvi Eugenio.
Castel S. Giovanni. — Bonfanti Barbiano di Belgioioso conte Enrico.
PISA. — Ascari Armando.
PORTO MAURIZIO. — *Apricale.* — Pizzio Giuseppe.
Bordighera. — Rollando Giacomo.
Ceriana. — Rosso Bartolomeo.
Oneglia. — Amej Agostino, Besozzi di Carnisio nob. Gustavo, Serrati Manlio.
S. Remo. — Accinelli Pietro, Bigio Antonio, Castiglioni Angelo, Soriac Bucquet André, Trotti Giovanni.
Ventimiglia. — Benso Rinaldo.
POTENZA. — *Acerenza.* — Pascale Alfredo.
Lauria. — Pisani Francesco.
Maratea. — Limongi Antonio Corrado, Raeli avv. Achille.
Rionero Vulture. — Berti Primo, Sorace Antonio.
Tolve. — Ricciuti Antonio.
RAVENNA. — Bissi Domenico, Gulmanelli geom. Vincenzo.
Faenza. — Tamburro Angelo.
Lugo. — Ricci Giuseppe.
REGGIO CALABRIA. — Giammusso Luigi, Salbitani Emilio, Toussara geom. Antonio.
Pazzano. — Taverniti Marcello.
Stilo. — Jorfida Carmelo.
REGGIO EMILIA. — Bergom Prospero, BUSCAROLI CAROLINA.
Carpineti. — Grappi dott. Cesare.
S. Ilario d'Enza. — Garneri ing. Pietro.
S. Martino in Rio. — Prampolini Getulio.
ROMA. — Angelini Enrico. Befani Pio, Betti Nicola, Blanc bar. Alberto, Canali dott. Giuseppe, Ciaci Filippo, De Foresta conte Adolfo, de Jongh ing. Marcel, Ferragni Oronte, Fontana Eugenio, Grillo dott. Leo, Marinelli De Marco Annibale, Massini Silvio, Misciattelli march. Lorenzo, Mocca Pietro, Morosi Guglielmo, Palmieri Alfredo, Pellicioni Riccardo, Petri dott. Omero, Ponzetti Arturo, Pulley-Ripamonti Paolo, Rossi Carlo, Saccardo Cesare, Scipioni Domenico, Siniscaldi Mario, Tarditi cap. Giuseppe, Tonini ten. Vittorio, Vanoni Clemente, Vincenzi Arnaldo, Zarli Annibale.
Bracciano. — Cicconetti Vincenzo.
Viterbo. — Piermartini Alfredo.
ROVIGO. — *Ficarolo.* — Mainardi Ottavio.
SALERNO. — *Camerota.* — D'Alessio cav. dott. Gioachino.
Ispani. — Prota Giovanni.
Lanzara. — Calvanese avv. Francesco.
Lustra. — Lebano avv. Emilio.
Nocera Inferiore. — Albano Umberto, Embabi cap. Ismaele.
Vietri sul Mare. — Pellegrino Angelo.
SASSARI. — *Castelsardo.* — Corso Giovanni.
Ozieri. — Puntel Ausilio.

LIQUORE
TONICO DIGESTIVO
DITTA ALBERTI
BENEVENTO
STREGA

SIENA. — Paggi dott. Edoardo.
Bettolle. — Marchi Azelio.
SIRACUSA. — *Vittoria.* — Mangione Salvatore.
SONDRIO. — *Morbegno.* — Buzzetti avv. Giovanni.
TERAMO. — Mariotti Taddeo.
Campli. — Rozzi Giuseppe.
Castellamare Adriatico. — Paolini Tarquinio.
Giulianova. — Bizzarri Antonio.
Montorio al Vomano. — Scarselli Giorgio.
TORINO. — Balduino Eugenio, Bassino Michele, Battilana dott. A. J., Belli Gustavo, Bertrandi Pietro, Bondon Carlo, Borsotti avv. Francesco, Bosco Claudio, Bruni Cesare, Bruno avv. Camillo, Cappella Pietro, Casella Guglielmo, Cavadini rag. Arturo, Chiappelli Luigi, Circolo SS. Martiri, Cominola Alfonso, Cravetto Tommaso, Dalbesio ing. Adolfo, D'Aponte ten. Alberto, De Paolini Riccardo, Ferraris Gaudenzio, Fiore Rinaldo, Foglizzo Giuseppe, Franchino Luigi, Galli Del Drago dott. Gino, Gatta Emilio, Giali Fortunato, Giudro Domenico, Graglia Vittorio, Grosso avv. Fernando, Kwieszwer Mathieu, Lisa Matteo, Maggi Gaudenzio, Mancardi Umberto, Marinari ing. Giulio, Marino Simone, Moglia Pietro, Moiraghi Giuseppe, Mondon dott. P. A., Morina rag. Nino G., Mosca Umberto, NASI DI COSSOMBRATO baronessa MARIA, Negri Luigi, Nicol Emilio, Occelli Paolo, Peirone Gaetano, Piola Pietro, Prete ten. Eugenio, Ricci Cesare, Rossini G.B., Rosso Giovanni, Sabbioni Luigi, Sabbioni Rachele, Sartoretto Giuseppe, Segrè Dario, Seminario Antonio, Stella Tommaso, Tacchino Giuseppe Cornelio, Toso Lorenzo, Truffo Rodolfo, Vagliasindi avv. Luigi, Valentino Massimo, Vassarotto Valentino, Vecchio Giuseppe, Villa Vittorio.
Aosta. — Merlo Giuseppe.
Borgofranco d'Ivrea. — Targhetta dott. Mario.
Lanzo. — Della Valle Giovanni, Goitre Giacinto Maestri Angelo.
Prarostino. — Godino Guido.
Rivarolo Canavese. — Molo Alessandro.
Susa. — Botti Giuseppe.
Torre Pellice. — Michelin Stefano.
Verrès. — Burzio Ernesto.
Villastellone. — BIANCO MARIA GIOCONDA.
TREVISO. — Fischer Eduardo.
Castelfranco Veneto. — Stefani G.B.
Oderzo. — Aliprandi Giuseppe.
Ponte di Piave. — Tommaseo Ponzetta nob. Milo.
Riese. — Cecconi Antonio.
S. Polo di Piave. — Spagnol Silvio.
UDINE. — Levi avv. Giovanni, Marchesi rag. Agostino, Mincin Giovanni, Scholl Oscar.
Artegna. — Facini Ferruccio.
Azzano. — Gasparotto don G. B.
Cussignacco. — Unione Ciclistica
Pordenone. — Concini cav. Lodovico.
Spilimbergo. — Colautti Arturo.
Villa Santina. — Buzzo Piazzetta Giovanni, Pincher Giuseppe.
VENEZIA. — Ancona Sergio, Biadena rag. Giacomo, Rumor Eugenio, Tegani Raffaello.
S. Donà di Piave. — Ronchi Giovanni.
VERONA. — Rizzi ing. Francesco, Toninetti Italo, Zanderigo ing. Riccardo.
Caprino Veronese. — Boschieri G. B. Silla.
Nogara. — Corezzola Nicola.
Trevenzuolo. — Girelli Luigi.
Valeggio sul Mincio. — Bazzoli ing. Achille.
VICENZA. — Zuccnini avv. Gino.
Arzignano. — Cazzola Egidio.
Asigliano. — Rinaldi Rinaldo.
Carré. — Rizzato Giuseppe.
Montecchio Maggiore. — Corà dott. Ettore, Meggiolaro Antonio.
COLONIA ERITREA. — *Saganeiti.* — Croci Adamo, Fontoni ten. Attilio.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Ferluga Giovanni, Iurizza Giuseppe, Waclahowsky Francois.
Gorizia. — Ballaben dott. Antonio.
Pirano. — Vidali Pietro.
Pola. — Salucci Lamberto.
Volosca. — Kravas Natale.
TRENTINO. — *Riva.* — Bonsaver Luigi.
Trento. — Tecilla Enrico.
PROVINCIE DIVERSE. — *Campo Carlo Magno.* — Villeneuve Henry.

Francia.

Bastia. — Pecunia G. B. Epifanio.
Nice. — Gavarino Pietro.

Germania.

Berlino. — Oppenheim Robert H.
Emden. — Francescon G. B.
Emmerich a Rh. — Calderan Antonio.
Werdohl. — Marini Vittorio.

Inghilterra.

London. — Sambucetti Tullio, Stander dott. Costantino.
Manchester. — Crock Francis J. F.

Russia.

Chislavoz. — Civelli Angelo.

Turchia.

Costantinopoli. — Cosma C. Bey, Fernandez Maurizio.

Svizzera.

CANTON DI BERNA. — *Hallnach.* — Barbitta Carlo.
CANTON DI S. GALLO. — *Wattwyl.* — Moscardi Riccardo.
CANTON TICINO. — *Lugano.* — Colloredo Hermes.
Muralto. — Mantegazza Ambrogio.
CANTON DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Gauchat D.

AFRICA.

Cairo. — Rescigno Ferdinando.
Coustantine. — Manificat Albert.
S.t Eugene. — Stora Leon, Stora Paul.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

S. Francisco. — Protti rag. Emilio, Rossi Frank, Sferlazzo Charles, Vedovi rag. Ernesto.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Buenos Ayres. — Barlotta Domingo, Besio Anselmo E., Bogianchino Federico, Campolieti ing. Federico, D'Angelo Francesco, Scagnoli Roberto, Tosti Vespasiano, Vignati Vicente.
Casilda. — Castelli Josè.
Diamante. — Rabbi Baldi ing. Leon.
Rosario Santa Fè. — Ferri avv. Giorgio, Vitullo prof. Emilio.
Sanford. — Ferrero Antonio.

Brasile.

S. Paulo. — Ciarla Eleuterio, Gaeta Francisco, Klein Otto, Massucci Fulvio, Romano Angelo.

ASIA.

Shanghai. — Colorni dott. Pietro.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 SETTEMBRE 1910.

Soci annuali al 15 Agosto 1910	N.	78890
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc. . .	»	44
	N.	78846
Soci nuovi 1910 inscritti dal 15 Agosto 1910 al 15 Settembre 1910. .	»	556
Totale Soci annuali	N.	79402
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1909	N.	3292
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Settem. 1910	»	511
	N.	3803
TOTALE SOCI . .	N.	83205

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Ferruccio Giobbi.

CICLI ATENA
Società Cicli Atena - Piazza Castello, 16 - MILANO

Cappelli per Turisti e Alpinisti
in color grigio, verde-oliva
GRANDE STOK A Lire
Suardi Sport Loden
Milano - Via Dante, 7
1.95

CICLI

ROYAL ENFIELD

MASSIMA ELEGANZA — SOLIDITÀ — SCORREVOLEZZA

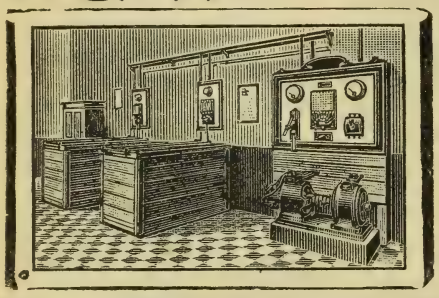
Venti anni di gran successo ne hanno fatta la macchina scelta dal Governo Inglese e preferita dai turisti di tutto il mondo.

Agenti Generali per l'Italia: LANCELOTTI & C. - BOLOGNA — Via Barberia, 22

CHIEDERE CATALOGO

I.G.W. Industria Galvanica Werth & C.

SOCIETÀ IN ACCOMANDITA PER AZIONI



Corso Vercelli, 18 — MILANO — Telefono 27-00

Riparto Elettrochimica e Galvanotecnica:

Progetti e costruzione d'impianti di: Nichelatura, Ottonatura, Ramatura, Doratura, Argentatura, Zincatura, Stagnatura, Piombatura, Platinatura. — Apparecchi per la galvanizzazione in massa di minuterie, chiodi, viti, occhielli, ganci, ecc. - Brevettato.

Tutto l'occorrente per arrotare e pulire i metalli. Pulitrici elettriche ed a trasmissione.

Galvanizzazione di tubi, nastri, fili metallici con apparecchi brev.

Riparto Elettrotecnica:

Dinamo per elettrolisi. Centinaia di certificati attestano la loro bontà. Motori elettrici d'ogni genere. — Trasformatori, Aggregati. — Istrumenti di misura. — Regolatori. — Trapanetti elettrici a mano.

MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI

IN DECALCOMANIA E DI METALLO

DECALCOMANIE per uso INDUSTRIALE e DECORATIVO

G. DIDONE MILANO VIA VIGEVANO, 32

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortable - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON - Lungo l'Arno - Splendida posizione - Confort moderno. C. Gobbò, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura lattea - Conduttura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Alb Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi Acqua potabile in tutti i piani - Luce elettrica.

MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig et

MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul princ del Corso V. Emanuele G. N. Bian

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO — HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staz. Cent

RONCOBELLO (sopra S. Pellegrino) a metri 1009 sul m ALBERGO MILERI - aperto tutto l'anno - comode e div passeggiate nella pineta - prezzi modici - telefono - teleg

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PA HOTEL.

Tipografia CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO - Via Guicciardini

ANNO XVI 100.000 Copie N° 11 NOVEMBRE 1910

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

GRATIS AI SOCI

TOVRING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

"MODERN"

"MODERN" È LA PENNA A SERBATOJO
con riempimento automatico preferita perchè
veramente perfetta
FABBRICATA DA A. A. WATERMAN & C. NEW YORK U.S.A.
AGENTE GENERALE PER L'EUROPA G. CABRINI VIA METASTASIO 3
MILANO

CARTUCCE

SOCIETA' - FRANCO - ITALIANA

LEON BEAUX & C.

MILANO

DIFFIDARE DALLE IMITAZIONI

DIFFIDARE DALLE IMITAZIONI

LE PIÙ ECONOMICHE

LE PIÙ PERFETTE — LE PIÙ SICURE — LE PIÙ ADATTE A QUALSIASI POLVERE
LE PIÙ INDICATE PER LA CONSERVAZIONE DELLE ARMI

PREFERITE DA TUTTI I PIÙ ESPERTI CACCIATORI

GRAND PRIX ESPOSIZIONE UNIVERSALE ED INTERNAZIONALE **GRAND PRIX**

— BRUXELLES 1910 —

ANNO XVI - N. 11 - NOVEMBRE 1910. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

914.505 P1 v.16"

TOURING CLUB ITALIANO

RIVISTA MENSILE

Pagamento quota 1911

Invitiamo i soci a rinnovare la loro adesione al Touring affrettando il pagamento della quota 1911.

Indicare esattamente: nome e cognome, numero della tessera *e* domicilio attuale *richiamando il precedente in caso di cambiamento.*

Inviare Cartolina-Vaglia di L. 6 (*o di* L. 8 *per i soci residenti all'estero*) *alla sede del T. C. I., Milano, via Monte Napoleone,* 14, *valendosi della scheda inserita a pag.* XX.

Gli uffici succursali e i Consolati del T. C. I. menzionati a pag. X *sono autorizzati alla riscossione della quota di rinnovo associazione.*

Ricordiamo pure che il socio annuale può diventare quinquennale *col versamento di* L. 30 (L. 40 *all'estero*) *o* vitalizio, *computando nelle* L. 100 *da pagare, se egli risiede nel Regno, o nelle* L. 125 *dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di* L. 5 *ciascuna.*

I soci quinquennali, nel passaggio a vitalizi, hanno inoltre bonificate le quote anticipate e non ancora cominciate.

Pel passaggio a quinquennale o a vitalizio valersi della scheda inserita a pag. XI.

Cogliamo l'occasione di questa fine d'anno sociale per rivolgere vivissima preghiera a tutti i soci, affinchè abbiano a intensificare sempre più la propaganda al Sodalizio per accrescere il numero degli aderenti sino a raggiungere e sorpassare nel 1911 *l'auspicato numero di* centomila.

Ricordiamo che i soci che presentano nuove adesioni al Sodalizio ricevono in dono graditissimi premi di benemerenza (medaglie, biglietti di viaggio gratuiti, ecc.).

*Richiedere l'*opuscolo di propaganda *con semplice biglietto recante oltre che il nome, cognome e indirizzo, le iniziali* O S.

Per la presentazione di nuovi soci valersi delle schede inserite a pagine XIII e XX.

Le terre della bellezza e della sventura

Pare che un torvo destino, un destino dotato d'una intelligenza mostruosamente insidiosa, sovrasti perennemente alcune regioni italiche quasi a far loro pagare, levando un immane e periodico tributo d'infelicità — i sublimi tesori di bellezza loro largiti dalla Natura. Vogliamo parlare del nostro Mezzogiorno, di quelle plaghe alle quali maggiormente il Paese nostro deve una fama estetica unica al mondo e che costituiscono pur sempre, a dispetto della mala sorte e delle interessate calunnie di alcuni, la terre promesse del turismo mondiale, la mecca sospirata d'ogni artista voglioso di compire la propria educazione.

Ebbene, il destino ha voluto accanirsi ancora una volta su regioni nelle quali non era ancor dissipato il ricordo d'altri precedenti lutti.

Prima furono le collere tragiche del fuoco e del suolo che squassarono e sconvolsero la Calabria e la Sicilia coprendole di ruina e di strage: — ora è la volta di alcune fra le più incantevoli contrade peninsulari che la furia subdola ed implacabile delle acque ha flagellate.

Abbiamo quindi voluto, nelle pagine che seguono, riprodurre i panorami più celebri di quei disgraziati paesi e rievocarli agli occhi dei nostri lettori nel pieno fascino della loro integrità, perchè il ricordo delle intime gioie di cui furono larghi ai visitatori turisti, più forti rinfocolassero negli animi i sentimenti di riconoscente simpatia e di solidale pietà verso quei luoghi e verso i loro sventurati abitanti.

Ed anche per indurre i nostri soci a partecipare al lutto nella loro doppia qualità di italiani e di turisti. A parteciparvi — s'intende — con lo spirito e con le opere, in modo che entro il più breve tempo possibile, possano le nuove ferite onde fu piagata la Patria nelle sue membra più belle, venir rimarginate dal concorde buon volere di tutti i suoi figli.

E' aperto un CONCORSO per la costruzione di barca da turismo nautico con premi per dilettanti e costruttori. = Richiedere Regolamento al T. C. I., Comitato Crociera.

Le plaghe italiane visitate dalla sventura.

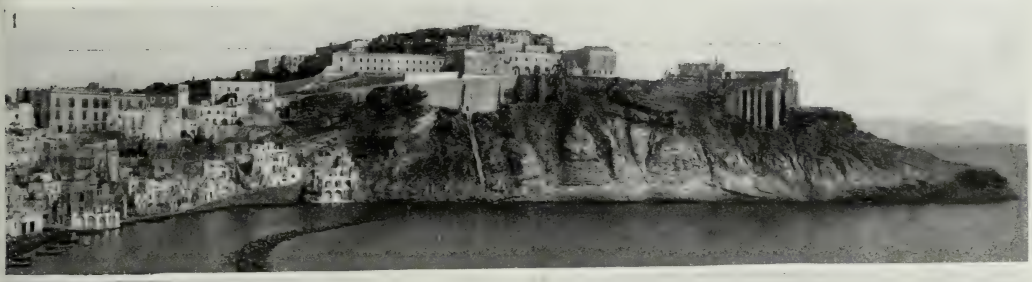
1

2

1. VIETRI. - (Contorni di Salerno) Panorama. — 2. CONTORNI DI NAPOLI. - Amalfi - Veduta della marina col Convento dei Cappuccini.

(*Fot. Alinari*).

Le plaghe italiane visitate dalla sventura.



1. ISOLA DI PROCIDA. - Panorama visto dal Castello. — 2. ISOLA D'ISCHIA. - Panorama della città omonima. - 3. Marina di Casamicciola col monte Epomeo. - 4. Spiaggia di Casamicciola.

(Fot. [illegible]).

Per una nuova riduzione della tassa sui velocipedi.

Come si era previsto, la riduzione della tassa sui velocipedi a L. 6 ha dato frutti al pubblico, all'industria ed al fisco. La falange dei ciclisti si è quasi raddoppiata, con grande vantaggio dell'industria nazionale, dell'erario, il quale per puro effetto della concessa riduzione, strano caso, si vedrà a fine d'anno aumentato il cespite di entrate di un centinaio di migliaia di lire in confronto dell'esercizio precedente. I contrassegni metallici esitati nel passato 1909 furono 450.000 circa, mentre quelli che saranno ceduti nel corrente anno si avvicineranno ai 700.000, e queste cifre così eloquenti non meritano illustrazioni di sorta.

Per altro l'impedimento all'attuarsi pieno ed intero degli immensi benefici individuali e collettivi della cavalcatura d'acciaio non è definitivamente rimosso: il velocipede non ha cessato in Italia di essere completamente un privilegio, poichè se la modicità del prezzo può ritenerlo patrimonio comune, massime per quanto riguarda l'acquisto di macchine usate, non altrettanto si può dire per quanto concerne la tassa. Sei lire annue sono poche, ma sono sempre tante, in quanto colpiscono un veicolo che deve essere accessibile a tutti, e far concorrenza, per così dire, alle scarpe. La riduzione della tassa sui velocipedi accordata nel decorso anno non è, a nostro avviso, che un primo passo verso lo sgravio completo di un tributo che la pratica ha dimostrato anormale. E' infatti desiderabile che l'Italia segua l'esempio della Francia e delle altre nazioni civili, riducendo prima, e poi abolendo del tutto una tassa che, senza essere di grave sollievo per le finanze dello Stato, costituisce un freno alla diffusione di un mezzo rapido ed economico di locomozione, destinato specialmente alle classi più modeste, e uno sport educativo ed igienico. Oggigiorno soltanto in Francia ed in Italia, la bicicletta è colpita da speciale tassa governativa. In Germania non esiste tassa, ma solo si paga un permesso di circolazione che costa due marchi; In Isvizzera la tassa vige in pochissimi Cantoni e si aggira intorno alle tre lire; in Russia è di un rublo e mezzo ed è riscosso dalle Amministrazioni Comunali, e nel Belgio dalle Provincie con esenzione per gli operai, pei commessi e per gli impiegati più modesti. Nei Paesi-Bassi fa parte dell'imposta, ed è prelevata coi centesimi addizionali delle Provincie e dei Comuni, — nella Svezia, nell'Inghilterra non esiste carico alcuno sul ciclismo.

Quanto poi è accaduto in Francia forma la più sicura riprova che una tassa, come quella che attualmente si paga in Italia è di danno al movimento ciclistico, tanto nei rapporti dei privati quanto nei rapporti dell'industria e dell'economia nazionale.

In Francia, infatti, quando la tassa era di L. 10,80 i velocipedi tassati erano al disotto di 500.000 e col 1899, ridotta la tassa a L. 6, essi toccarono il milione, e l'erario francese si trovò nell'anno successivo alla diminuzione di tassa a incassare un milione di più di quanto percepiva nell'anno antecedente alla diminuzione stessa. Incoraggiato da così lusinghiero risultato, il Governo francese nel 1906 ridusse ancora da L. 6 a L. 3, ed il numero dei velocipedi tassati raddoppiò ancora, superando i due milioni nel successivo anno 1907. Eguale fenomeno deve necessariamente riprodursi in Italia tanto più che nel nostro paese sono più rari i mezzi di locomozione fra i grandi e piccoli centri, e lo possiamo asserire per certo, desumendolo non solo dal risultato ottenuto dalla Francia, ma anche dagli effetti che si presumono verificarsi da noi per l'avvenuta riduzione della tassa da L. 10 a L. 6.

Col fissare la tassa a L. 3, si darebbe maggior sviluppo al ciclismo, e quindi nuovo impulso all'industria del velocipede, con grande utile del Paese e del fisco, il quale, se contrariamente a quanto si dà per certo, non coprisse subito la perdita derivante dal fatto di essere stata dimezzata la tassa, col maggior diffondersi della tassa stessa, segnerebbe un aumento di entrate indirette per il maggior sviluppo dell'industria del velocipede in Italia, ed ancora sui dazi per la merce greggia e lavorata che viene dall'estero per la fabbricazione e montaggio di velocipedi.

Altre ragioni d'indole morale e igienica consigliano un trattamento fiscale più benigno alla bicicletta, e quindi lo Stato deve cercare di diffondere il più possibile l'uso di essi. Tutta quella falange di modesti lavoratori della penna e del braccio che per la settimana intiera stanno curvi o sulle cifre o sulle macchine, rinchiusi nei negozi, nei magazzini, ove scarseggiano aria e luce, giovani che nel lavoro continuo trovano senza una sosta periodica, la depressione dello spirito e l'esaurimento della forza fisica, devono tutti far uso del velocipede nei giorni di riposo, uscire dalle città per respirare l'aria pura della campagna e nel contempo compiere così un eccellente esercizio ginnastico che valga a ristabilire nell'organismo l'equilibrio rotto dall'abitudine di una speciale fatica. Ma diremo di più: la bicicletta deve considerarsi in rapporto al nostro popolo come un'alleata della campagna contro l'alcoolismo, sia perchè essa incita a disertare le bettole ed ancora a rimanere il ciclista sobrio: a ciò lo consigliano i pericoli stessi che possono derivargli in bicicletta dal fatto di aver vuotato qualche bicchiere di vino in più del normale.

Ma se tanti benefici porta la bicicletta alla società, perchè il Governo non deve assecondare lo sviluppo della medesima sciogliendola almeno in parte dalle strettoie del fisco?....

Noi riteniamo troppo buona e giusta la causa per non sostenerla e facciamo sin d'ora voti che la tassa sui velocipedi in attesa di una completa abolizione della medesima, venga prontamente ridotta a L. 3.

La Direzione del nostro sodalizio che tanto ha cooperato per ottenere un sempre crescente sviluppo del ciclismo nel nostro Paese studierà la quistione dal punto di vista pratico e certamente inizierà un'attiva ed efficace campagna per raggiungere l'intento: ad essa, quindi tutti i ciclisti dell'oggi e tutti coloro ai quali la bicicletta per ragione diversa rappresenta un desiderio, che noi chiameremo legittimo, rivolgano le loro speranze.

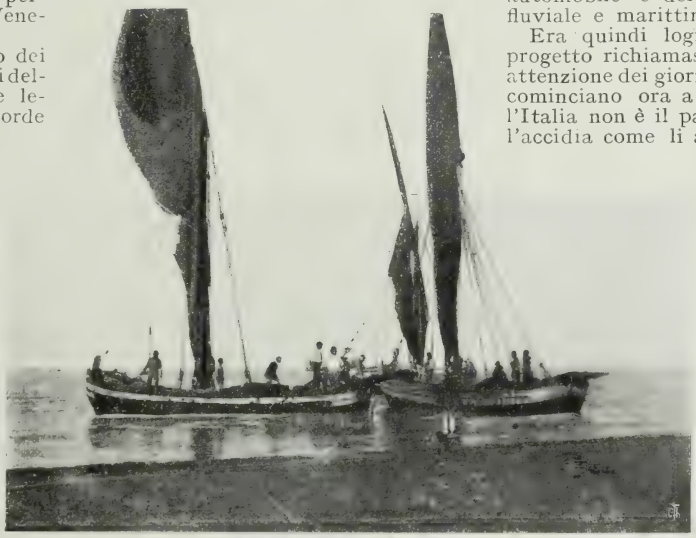
PAVIA. — PONTE SUL TICINO.

La nostra crociera 1911 giudicata dagl' inglesi

Da un articolo lusinghiero della Rivista *The Yachtsman*.

Moltissimi sono i giornali che si sono occupati con interesse fatto di simpatia e di fiducia, della grande crociera motonautica progettata dal T. C. I. sul percorso Torino-Venezia-Roma.

Non parliamo dei principali organi della Penisola che levarono un concorde plebiscito di lode agli ideatori ed iniziatori del grandioso progetto mettendone in rilievo — alcuni di essi con vero amore e competenza — gli alti intendimenti e valutandone la larghezza dei vantaggi nazionali che essa è destinata a fruttare.



LA PARANZE DELL'ADRIATICO. (*Fot. Michetti*).

Ma l'impresa non è di quelle — per l'importanza pratica che assume nella storia della navigazione turistica — il cui apprezzamento possa contenersi entro gli stretti limiti d'una Nazione. Poichè essa è destinata a fornire materia d'esperienza e di studi a tutti gli appassionati della navigazione automobile e del grande turismo fluviale e marittimo.

Era quindi logico che il nostro progetto richiamasse la deferente attenzione dei giornali esteri i quali cominciano ora a persuadersi che l'Italia non è il paese classico dell'accidia come li avevano abituati a considerarlo certe descrizioni ispirate a superficialità d'osservazioni e ad odiosità di preconcetti -- e che gli italiani vanno classificati fra i popoli più attivamente ed illuminatamente preoccupati del proprio avvenire.

Mette quindi conto di riprodurre un interessante articolo sull'argomento, comparso testè sull'autorevolissima rivista inglese *The Yachtsman*, dovuto alla penna d'uno specialista di questioni

nautiche fra i più colti e più illustri d'oltre Manica, il sig. John W. Ward. — E tanto più ci piace render conto dei plausi e degli incoraggiamenti contenuti nello scritto che riproduciamo, in quanto essi ci vengono da un popolo che fu ed è tuttora maestro al mondo nell'arte del navigare.

***

« Il Raid Autonautico è il più interessante sviluppo che nei tempi attuali abbia preso lo sport dei motoscafi, l'evento della gara di circumnavigazione che combina la crociera di lungo corso fatta a tappe con gare libere e gare handicap a regolari intervalli durante il percorso. Parecchie gare di questo genere ebbero già luogo in Europa, principalmente in Germania, Austria e Svezia ed anche più vicino a casa nostra con la Crociera Dover-Bruxelles tenuta durante l'estate passata. Queste manifestazioni se organizzate bene offrono il più alto grado di attrattiva ai filonauti di ogni classe e di ogni tendenza. La crociera e la corsa hanno l'eguale parte nella manifestazione; il filonauta che ama la crociera e quello che è entusiasta della gara rimangono egualmente appagati. Il programma della Dover-Bruxelles per es. cominciava con una gara marittima da Dover a Ostenda sulla *bona fide* per motoscafi, poi continuava con gare handicap per ogni tipo di motore da Ostenda a Zeebruggen dove tutte le imbarcazioni andavano in crociera insieme percorrendo il canale che unisce Bruyen, Gand, e Terneudsen. Tutte quante poi queste imbarcazioni percorsero 35 miglia di estuario nella direzione di Anversa, movendo poi tutte insieme alla volta di Bruxelles, in due tappe.

LA FOCE DEL PESCARA. (Fot. Michetti).

I partecipanti furono non solo soddisfatti della crociera in se stessa, ma per i premi loro toccati durante la navigazione.

Tutti furono per turno ospiti di ogni club nautico e motonautico di mano a mano che la flotta passava per le acque territoriali di

VEDUTA DELLA MARINA DI FRANCAVILLA. LA COLLINA ED IL « CONVENTO ». (Fot. Michetti).

ciascuno. Colazioni, pranzi, ricevimenti, visite alle curiosità dei luoghi furono organizzate ogni dove e l'avvenimento finì con soddisfazione grande di tutti e reciproci giuramenti di eterna amicizia.

«Per l'anno venturo la più grande manifestazione del genere che sia mai stata progettata, avrà luogo nelle acque italiane nella occasione di 2 grandi esposizioni che si terranno a Roma ed a Torino.

« Un fondo considerevole di premi (relativamente parlando) fu sottoscritto e l'organizzazione sportiva fu affidata al T. C. I. che ha fatto moltissimo per iniziare ed incoraggiare lo sport di crociera nelle proprie acque.

« L'ammontare totale del fondo dei premi ascende a 100 000 lire (circa 4 mila sterl.) in contanti, oltre a parecchie coppe e trofei da essere disputati tra le varie classi di partecipanti. Non ultima attrattiva dell'elenco dei premi dal punto di vista dei possibili competitori inglesi, si è che ogni imbar-

BRINDISI. — Porto e Forte del mare.

NAPOLI. — Marina di Mergellina.

cazione che compia l'itinerario secondo il programma vincerà premi in denaro per l'importo di 3 mila lire (su per giù 120 sterl.).

« Realmente dopo di aver pagato tutte le spese ben poco o nessun profitto rimarrà da questa somma. Ma questo non ha niente a che fare.

« La crociera s'inizierà col prossimo Giugno da Torino; le imbarcazioni scenderanno il fiume Po fino a Pavia in 3 tappe; da Pavia toccando Cremona, Mantova discenderanno in altre tre tappe a Venezia. Le imbarcazioni grosse, i *cruisers* marittimi cominceranno da Venezia un percorso costeggiando di 2300 chm. attraverso l'Adriatico, lo Stretto di Messina, il Mar Tirreno per finire a Napoli. Da Napoli ad Anzio (l'antico porto di Antium) è compresa l'ultima tappa in mare aperto. Al porto di Roma avranno luogo le corse a vela. Finalmente le imbarcazioni ascenderanno il Tevere per approdare allo storico Castel S. Angelo.

« Il fondo dei premi totale di cui si è parlato, costituisce soltanto ciò che fu assegnato alla crociera in blocco; in aggiunta, si stanno sottoscrivendo altri fondi separati per altri premi in varii posti per dove le imbarcazioni faranno tappe, come Venezia, Rimini, Castellamare, Pescara, Bari, Catania, Napoli, ecc., nei quali luoghi si stanno nominando speciali Comitati per i ricevimenti.

« Già assai lunga è la lista dei premi speciali e pure molti altri sono promessi; per citarne due soltanto il conte Orazio Oldofredi un ben noto sportman italiano ha disposto di 200 sterline (5000 lire) per una corsa fra *cruisers* da Anzio a Roma.

« Vi saranno anche 1000 sterline di premi per gare al di là dei 100 chm. d'Anzio per imbarcazioni inscritte al Gran Premio di Roma ».

« Il T. C. I. si è procurato il valido aiuto e la cooperazione di ogni Club motonautico europeo. Le adesioni si dice che siano numerose già fin d'ora; fra le adesioni già ricevute p. es. c'è quella dell'Ursula, il Yacht del Duca di Westminster ».

JOHN W. WARD.

Dieci contravvenzioni automobilistiche innanzi alla Camera dei deputati.

L'esercizio dell'automobilismo è venuto ad arricchire il numero delle autorizzazioni a procedere contro i deputati i quali per l'art. 45 dello Statuto non possono essere rinviati a giudizio senza il consenso del Parlamento. Non tutto il male viene per nuocere poichè i nostri legislatori avranno così modo di convincersi che la nostra legislazione automobilistica è fra le più arbitrarie e dà tali noie da rendere quasi proibitivo l'uso di questo utilissimo veicolo.

E' probabile che la Camera non se ne dia per intesa e non discuta e neghi tali autorizzazioni; noi non siamo così cattivi di volere il male altrui e godiamo ogni volta che un automobilista, sia deputato o elettore, riesce a sottrarsi alle noie contravvenzionali, ma è almeno onesto il pretendere che i nostri parlamentari assurgano dal particolare al generale e si convincano che la polizia automobilistica va modificata. Solo a questo patto si può perdonare il privilegio di cui ancora si discute se debba esistere anche in materia di contravvenzioni.

I deputati colpiti, e cioè gli onorevoli, Candiani, Baldi, Torlonia, Giovanelli A., Rasponi, Marzotto, Centurione, Leali, Luzzatto Arturo debbono tutti, meno l'ultimo, rispondere per eccesso di velocità; il Luzzatto perchè mancava del fanale sinistro.

Queste domande di autorizzazione a procedere presentate dal Guardasigilli sono molto laconiche poichè non si limitano che a stampare il rapporto del Procuratore del Re, ma gli elementi però sono sufficienti per convincersi che in Italia la contravvenzione automobilistica viene elevata con troppa leggerezza. Infatti vi colpisce il fatto che tutti questi deputati si rifiutarono di fare l'oblazione consistente in una somma abbastanza modesta poichè cadono tutte sotto l'art. 67 del vecchio regolamento di polizia stradale del 1905. Se si trattasse del nuovo regolamento si potrebbe pensare che è preferibile tentare una lite che pagare delle centinaia di lire, ma chi è quel deputato che si vuole rifiutare di pagare una modesta somma pur di non passare davanti all'Assemblea nazionale ed al paese per un violatore delle leggi?

Il caso tipico è proprio quello capitato al deputato Candiani il quale non fu nemmeno invitato a fare l'oblazione e perciò l'onorevole Pavia, relatore di questa autorizzazione, propose giustamente alla Camera di rifiutarla, rimandando gli atti al Procuratore del Re di Genova perchè segua la procedura voluta dalle leggi.

Se al deputato Candiani negarono ciò che si concede a tutti i cittadini, al deputato Torlonia avvenne invece l'inverso; il Pretore di Campagnana lo condannò in contumacia ad una ammenda senza chiedere alla Camera l'autorizzazione a procedere e perciò la Cassazione annullò la sentenza ordinando di chiedere prima l'autorizzazione voluta.

Ma quello che tiene il *record* di queste contravvenzioni è il deputato principe Alberto Giovanelli-Chigi che ne ha due, essendosi rifiutato di venire ad un accomodamento coll'oblazione. Ora ripeto: è mai possibile che un deputato come questo, afflitto si dice da parecchi milioni, trovi gusto di lasciare diffondere per tutto il Regno il suo nome di rappresentante della nazione tra i classificati della delinquenza per non pagare qualche decina di lire?

Attendiamo quindi che la Camera prenda una decisione anche perchè, se non si decide, le autorizzazioni non faranno che aumentare, ma più di tutto auguriamoci che ciò giovi alla nostra causa che chiede in questa materia una legislazione più moderna, più tecnica e sopratutto più umana.

Italio.

DI PROSSIMA DISTRIBUZIONE GRATIS AI SOCI:

Monografia Ferroviaria - Guida illustrata "Sicilia,,
Prima monografia di propaganda Per il bosco e per il pascolo.

La monografia sull' Esposiz. di Torino 1911.
Due nuovi fogli della Carta d'Italia: *(Domodossola-Gargano).*

La Traversata delle Alpi

La locomozione aerea e l' aerologia

L'ardua impresa è compiuta; il volo che sembrava irrealizzabile è stato effettuato e la macchina e l'uomo hanno superato le difficili vette, le gole spaventose...

Ad altri il compito di discutere della potenzialità del motore, dell'abilità del pilota, delle caratteristiche della macchina volante e dell'animosità di Geo Chavez...

A noi quello più modesto, ma altrettanto importante, di esporre i risultati delle nostre osservazioni aerologiche durante la storica settimana e di mettere in evidenza le relazioni che passano attualmente tra la scienza meteorologica e la navigazione aerea.

La « Traversata delle Alpi » si discuteva già da tempo, dividendosi gli interessati in due campi; gli uni ad essa favorevoli, ritenevano che i motori e gli aeroplani fossero già in grado di affrontare e le basse temperature e le grandi altitudini, gli altri sfavorevoli o contrarî, non lasciavano intentato ogni mezzo per persuadere i primi della impossibilità del gran volo. Per molto tempo la questione dei motori e delle superfici portanti rimase all'ordine del giorno, finchè una voce nuova si levò per obbiettare, sia pure modestamente, che nelle migliori condizioni della macchina volante un altro elemento assai importante entrava in giuoco: *la situazione atmosferica*. Ma, si disse, ci abbiamo pensato! Da tempo il prof. Maurer, direttore dell'Istituto Meteorologico Centrale di Zurigo si trova al Simplon Kulm per studiare l'ambiente per conto del Comitato Svizzero, ed in Italia si sono esaminati i dati meteorologici di dieci anni raccolti all'Ospizio del Sempione, e sì l'uno che gli altri ci danno per l'epoca condizioni favorevolissime!!

Non è il caso qui di fare una critica dell'operato di quegli scienziati; ne abbiamo già parlato altrove, ne hanno discusso anche altri e forse ancora se ne riparlerà, ma in altro campo.

La via del Sempione.

Però dobbiamo pur dire che nulla di più fallace si è poi riscontrato di quanto essi avevano riferito!

Ciò che a mio parere era più a temersi nella « Traversata delle Alpi » erano i vortici aerei. Questi vortici, generati da correnti di diversa direzione che s'incontrano sotto un certo angolo, sono assolutamente disastrosi per le macchine volanti, ed è logico pensare che se le nostre diuturne osservazioni ce li avevano rivelati sulla Valle Padana a diverse altitudini, assai più facile fosse il loro prodursi al di sopra dell'ammasso alpino.

Ebbene la loro esistenza fu persino negata in seguito alle esperienze fatte in diversi punti del percorso stabilito per gli aeroplani! Dico fu negata: dirò meglio: si credette di poterli scoprire con mezzi assolutamente inadatti e rimasero un'incognita!

Ma non si poteva credere che non esistessero; ritengo che qualunque mente profana di studi di meteorologia debba ammetterne l'esistenza, pensando al cammino dei venti inceppato, deviato continuamente da ostacoli di diversa grandezza, natura e posizione!

Fu perciò uno dei miei principali obbiettivi, incaricato del servizio aerologico in quella occasione, quello di stabilire volta per volta e quando fosse stato possibile, l'esistenza o meno, di questi movimenti vorticosi. Il mezzo adoperato fu quello oramai adottato da tutti gli Osservatori Aerologici del mondo, d'inseguire cioè mediante un apposito teodolite dei piccoli palloni e di stabilire la traiettoria da essi seguita. Riporto di seguito schizzo della proiezione orizzontale di una di queste traiettorie, nella quale si presenta evidentissimo un movimento turbiglionare dell'aria. Il lancio si fece dal Calvario, sopra Domodossola, a 400 metri circa sul livello del mare nel giorno 18 settembre; il movimento vorticoso si manifestava tra i 1500 e

i 2000 metri ad un dipresso, allorchè il palloncino si trovava allo sbocco della Valle di Bognanco, al di sotto del passo del Monscera. La esistenza di tale vortice è indiscutibile.

Il giorno seguente 19 si presenta di nuovo lo stesso fenomeno anche più complesso allorchè

LE OSSERVAZIONI AEROLOGICHE ALL' OSSERVATORIO DEL SEMPIONE.

il palloncino si trovava proprio sopra le Alpi; nei giorni seguenti non lo verificammo più, ma dominarono costantemente negli strati superiori a 500 metri, venti di nord e nord-est; quindi il palloncino si allontanava da noi verso sud, sopra la Valle dell'Ossola, sul Lago Maggiore dove esso è più raro e meno sensibile.

Ma bastano questi due fatti per dimostrarne l'esistenza sulle Alpi.

Io non so se una così ardita intrapresa potrà ancora una volta essere tentata; posso solo dire questo per esperienza personale dopo una settimana aerologica di eccezionale attività: che tutto potrà essere ben preparato, ben disposto, ogni altro servizio potrà essere ancora magnificamente organizzato e la «Traversata» potrà mancare, se mancheranno le indicazioni aerologiche. Senza queste solo per caso, ma dopo prove infinite e disgrazie e danni non lievi si potrà effettuare un simile percorso senza accidenti.

Giacchè non c'è da illudersi se al momento della partenza c'è poco vento, se il cielo è sereno; noi abbiamo trovato con calma perfetta al suolo e con cielo intieramente sgombro di nubi, qui sopra la Valle Padana a circa 2000 metri di altezza venti di oltre 10 metri al minuto secondo, e sopra di 20 e di 30 e talora più di 40! Queste grandi correnti quali fenomeni complessi genereranno allorchè, sfiorando le nostre Alpi, dovranno rapidamente modificare almeno in parte il loro movimento? Ed in tale caso quale ambiente sfavorevole ed incognito viene a crearsi per un velivolo, che si accinga all'arduo passaggio?

Purtroppo allo stato attuale dei nostri studi a questo riguardo poco o nulla si può dire, che permetta all'aviatore di farsi un'idea sia pure approssimata dell'ambiente; giacchè osservazioni particolari in regioni montuose per ciò che riguarda il comportamento dei venti dal suolo fino a notevole altezza, non se ne sono mai fatte.

Ed è appunto per ciò che si è dovuto supplire in questa occasione coll'osservazione diretta e continua del vento, comunicando i risultati ad intervalli di tempo; ma sono sempre mancate le osservazioni simultanee fatte nel versante Svizzero, e ciò è stato di non lieve contrattempo per gli aviatori e di continua preoccupazione per noi, specie allorchè i venti, spirando da nord, ci trasportavano i palloni verso sud, impedendoci lo studio, dirò così, dell'ambiente alpino, che doveva e poteva farsi dall'altro versante.

Però per ciò che riguarda il nostro operato siamo orgogliosi di poter dimostrare che tutto quanto si poteva fare in proposito è stato effettuato; che tutto ciò che la scienza dettava è stato utilizzato e che le nostre indicazioni mai una volta hanno potuto avere una smentita dai fatti!

E sì che il nostro compito non era nè facile, nè semplice, nè comodo e più di una volta si è dovuto supplire colla personale esperienza alla mancanza, od alla deficienza di dati che malamente ci arrivavano attraverso i fili del telefono, malgrado che questo servizio fosse sotto ogni aspetto encomiabile.

***

Ed ora viene spontanea la domanda: a quale punto si trova attualmente l'Aerologia e quale assegnamento può fare su essa la navigazione aerea?

Purtroppo siamo ancora al principio dei nostri studî e fin qui l'operato di ciascun Osservatorio non è uscito dall'ambito delle speculazioni scientifiche. Di pratico abbiamo poco; ma siamo sulla buona strada.

Ci sono dei fatti meteorologici che noi siamo in grado di prevedere e che sono sommamente dannosi per le aereonavi: i così detti *grains*, o *colpi di vento*. Ci sono delle condizioni meteorologiche che noi possiamo svelare col sondaggio dell'atmosfera e la cui conoscenza può riu-

LE OPERAZIONI COL TEODOLITE.

scire utile ai piloti. Ma purtroppo gli osservatorî, che sieno in condizione di fornire tali nozioni agli interessati sono ancora troppo pochi perchè possano venire utilizzate sempre e con profitto.

Finora si è cercato ogni mezzo per far progredire la navigazione aerea; si sono perfezio-

nate macchine, si sono inventati congegni, non si è fatto però quasi nulla per conoscere l'ambiente in cui ci si dovrà avventurare. Eppure

L'ALA DEL « BLERIOT » DI CHAVEZ CONSEGNATA AL MUSEO DI DOMODOSSOLA.

un giorno allorchè si vorranno istituire vie aeree di comunicazione da luogo a luogo, da regione a regione, bisognerà venire anche a questo, se non si vorrà correre incontro a continui disastri e catastrofi.

Attualmente, come ho sopra accennato, esistono pochi Osservatorî Aerologici che sieno in grado di comunicare ai veicoli aerei dati che possano interessarli; ma quei pochi possono rendere già segnalati servizi, se interpellati in tempo, ed evitare delle uscite in momenti sfavorevoli. In Germania dove tali Osservatorî sono più numerosi e dove già esistono delle Stazioni Aerologiche, che rendono preziosi servizi, viene utilizzata la conoscenza che essi hanno dell'atmosfera a profitto della navigazione aerea. Ad esempio — riporto da una conferenza tenuta dal professore Asmann direttore dell'Osservatorio Aerologico di Lindenberg presso Berlino, in una seduta della Commissione Internazionale di Aeronautica Scientifica, a Monaco nel 1909 — una speciale organizzazione è stabilita per le numerose ascensioni dei dirigibili della Motor-Luftschiff-Studien-Gesellschaft di Berlino; su richiesta telegrafica si osservano le correnti atmosferiche fino all' altezza di circa 2000 metri in quattro stazioni situate a distanza da 30 a 120 chilometri, e cioè a Bitterfeld, Potsdam, Eberswalde e Lindenberg, ogni volta che un dirigibile si prepara per una ascensione e si è trovato molto vantaggio con questo procedimento.

Ma ancora più persuasivo della utilità di questi Osservatorî Aerologici potrà riuscire uno studio sia pure sommario delle condizioni meteorologiche dell'ambiente, che causarono la catastrofe del *Deutschland* della Compagnia Zeppelin, il quale partito con una situazione atmosferica poco favorevole, non potè raggiungere Dusseldorf e fu trascinato in un bosco.

L'Osservatorio di Aix-la-Chapelle era in grado di conoscere la situazione atmosferica del giorno 27 giugno in ogni suo particolare; per il giorno 18 di là si comunicava telegraficamente una previsione, che date le condizioni del tempo risultava in modo evidente: tempo variabile, vento forte, precipitazioni, freddo, ecc...

Contemporaneamente gli Osservatorî e le Stazioni Aerologiche di Lindenberg, Gross-Borstel, Friedrischafen avvisavano dell' esistenza nell'atmosfera di venti superiori ai 10 metri al minuto secondo. Con simile tempo, anzichè attendere un miglioramento e saggiare gli strati superiori con palloncini-piloti, il dirigibile fu fatto partire ugualmente per compiere il *raid* che si era prefisso nel giorno 28; allorchè il vento nell' atmosfera libera spirava con una velocità di 18 metri al secondo. La mancata conoscenza di questi dati, che facilmente avrebbero potuto essere comunicati ai piloti, e che non furono punto richiesti, fu causa della catastrofe. Il dirigibile che possedeva una velocità di circa 16 metri al secondo non potè lottare con vento più forte e fu trasportato fuori e lontano dalla rotta, che si era prefissa. Fu sorpreso da un turbine che lo sollevò fino a 1200 metri e lo costrinse a perdere del gas e lo sopracaricò di pioggia e di neve, che gli procurarono la rapida successiva caduta. E tutto ciò perchè nessuno si era preoccupato

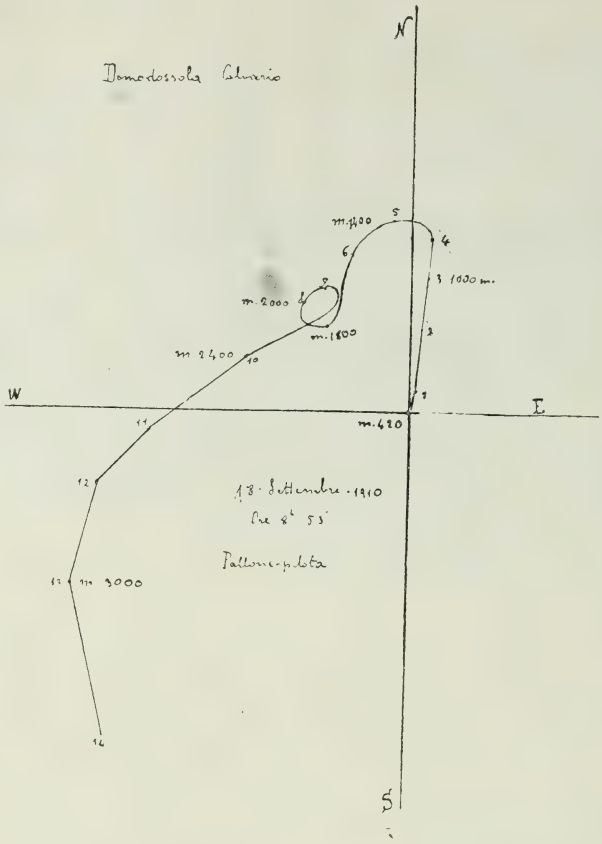
DOMODOSSOLA A VOLO D'UCCELLO.

di conoscere avanti la partenza lo stato dell'atmosfera, che si doveva affrontare.

Dovrebbero dunque gli studî aereologici, per i saggi fin qui dati, progredire a lato della navigazione aerea per essere veramente utili, e ricevere lo stesso impulso di questo.

Bisognerebbe creare nuovi Osservatorî e sopratutto numerose stazioni aerologiche, il cui compito è più semplice, ma ancora molto importante, di sondare l'atmosfera in date ore antecedentemente fissate e le stesse per tutte, in modo da effettuare serie di osservazioni simultanee in molti punti di una data regione per studiare così il comportamento di una data corrente aerea possibilmente dal momento in cui si forma o si rende manifesta, fino a quello in cui si estingue.

Un tentativo del genere, il primo che si sia fatto, per iniziativa di questo R. Osservatorio Geofisico, auspice la Commissione Nazionale di Turismo Aereo, ha avuto un esito felicissimo, mettendo in evidenza fatti nuovi ed interessanti.



PROIEZIONE ORIZZONTALE DALLA TRAIETTORIA DESCRITTA DA UN PALLONE-PILOTA.

Ma bisognerebbe istruire apposito personale e guidare per questa nuova via tante giovani menti, che ancora ne ignorano, o quasi, l'esistenza; creare Cattedre idonee che richiamino l'attenzione degli studiosi e che oltre il Governo, e privati e costruttori si interessassero un po' più dell' elemento mobilissimo, cui affideranno sè stessi, od i prodotti del loro ingegno.

Qui in Italia, dove pure non mancano nè prodotti geniali, nè piloti ardimentosi, dove già la conquista delle vie aeree è un fatto compiuto, siamo appena al principio del vasto ed interessantissimo studio e bisognerebbe che tutti ne comprendessero l'importanza e ne facilitassero lo sviluppo.

Potranno il risveglio della nostra attività aeronautica, il continuo progresso della navigazione aerea, indurre chi di ragione a provvedere ad un ampliamento dei nostri servizi aereologici?

Vogliamo sperarlo.

Prof. P. GAMBA
R. Osservatorio Geofisico di Pavia

Due solenni onorificenze al T. C. I.

Siamo lieti ed orgogliosi di partecipare ai nostri soci una notizia che dimostra una volta di più, quanto il nostro Istituto, tanto nella sua potente efficenza, quanto nell'originalità e fecondità delle sue iniziative — sia oggetto di ammirazione e di deferenza ovunque, sopratutto all'estero.

Il Touring si era presentato alle recenti Esposizioni di Buenos Ayres e di Bruxelles istituendo nell'interno di ciascuna il proprio *stand*, come usa fare in analoghe occasioni, più a scopo di propaganda che per aspirazione o velleità di concorrenza ai premi.

Ciò non tolse che, tanto nell'una, quanto nell'altra delle due grandi Mostre Internazionali, lo *stand* del Touring Club Italiano, venisse simpaticamente notato, non solo dalla folla dei visitatori, ma anche dalle rispettive Commissioni giudicanti.

Le quali credettero assolvere un debito di equità aggiudicando al T. C. I. il Gran Premio con medaglia d'oro e diploma relativo.

E' una doppia, nuova ed autorevolissima attestazione delle benemerenze acquistate dal nostro Sodalizio, un riconoscimento dell'importanza delle sue funzioni, che assume un valore grande e decisivo in quanto ci viene da gente straniera.

(Inaugurandosi la trazione elettrica sul Valico dei Giovi).

Un porto moderno non è che una grande stazione ferroviaria.

Quando il traffico era scarso ed affidato alla lentezza della vela, le navi non cercavano in porto che il rifugio dalle onde per poter compiere in calma le operazioni di trasbordo delle merci; e queste venivano scaricate o in natanti più piccoli per l'inoltro lungo le vie fluviali, o in fondaci, donde a poco a poco si spandevano all'interno. Si trasportavano allora in prevalenza merci ricche: droghe fine, legni preziosi, stoffe di valore, ed oggetti che si prestavano a facile conservazione nei lunghi viaggi di mare, lo sbarco era fatto lentamente a braccia di uomo e molti mesi trascorrevano prima che la mercanzia passasse dalle mani del produttore a quelle del consumatore.

Oggidì le cose son mutate: in un anno si trasportano attraverso i mari decine di milioni di tonnellate di merci di ogni genere; lo scambio a grandissime distanze non è più limitato ai soli oggetti di valore, ma si estende anche ai prodotti di poco costo ed alle derrate che debbono essere consumate poco dopo il raccolto. Così noi possiamo ritirare in grandissime quantità dall'Inghilterra il carbone che alimenta le nostre industrie e dai lontani porti del Messico le fosforiti che servono a ridar valore alle nostre terre; e gustare le frutta che maturano al clima dei tropici e alimentarci delle carni dei buoi nutriti nei pingui pascoli dell'Argentina.

SBARCO DI UN VAPORE A SPALLE.

Questo meraviglioso mutamento è effetto del buon mercato e della celerità dei trasporti conseguiti in virtù del progresso tecnico verificatosi nei mezzi marittimi come nei terrestri. A misura che cresce la capacità delle navi e che si adottano macchine a vapore più perfezionate e quindi a minor consumo di combustibile, il costo del trasporto marittimo decresce: i noli per i viaggi dall'Inghilterra al Mediterraneo, che nel 1880 erano di 15 scellini, sono scesi in questi ultimi anni a soli 6 scellini per tonnellata.

Ugual fenomeno si riscontra nei prezzi ferroviari: la tariffa media pel trasporto delle merci su strada ferrata è oggi circa la metà di quello che era quarant'anni addietro, quando non si ricorreva ancora all'impiego dei carri di grande capacità e delle locomotive mastodontiche che si usano oggi. E come i prezzi si sono dimezzati, così può dirsi che, nello stesso periodo di tempo, le velocità dei viaggi di mare e di quelli per ferrovia siansi raddoppiati.

Senonchè a nulla gioverebbero gli indicati progressi di celerità e di economia se, al loro congiungersi, questi due mezzi principali, coi quali si esercita l'attività degli scambi, trovassero l'ostacolo di operazioni portuali lunghe e costose. Ancora oggi si verifica che in alcuni casi costi più il trasbordo da nave a carro di quanto sia costato il trasporto per un lungo tragitto di mare, o di quanto potrà costare per un notevole tratto di strada ferrata; e questo avviene — perchè il porto non dispone di mezzi atti a render facile e celere lo scarico o perchè non è in grado di offrire prontamente alle navi il punto di accosto ed i carri ferroviari per l'immediato

inoltro della merce al luogo di sua definitiva destinazione.

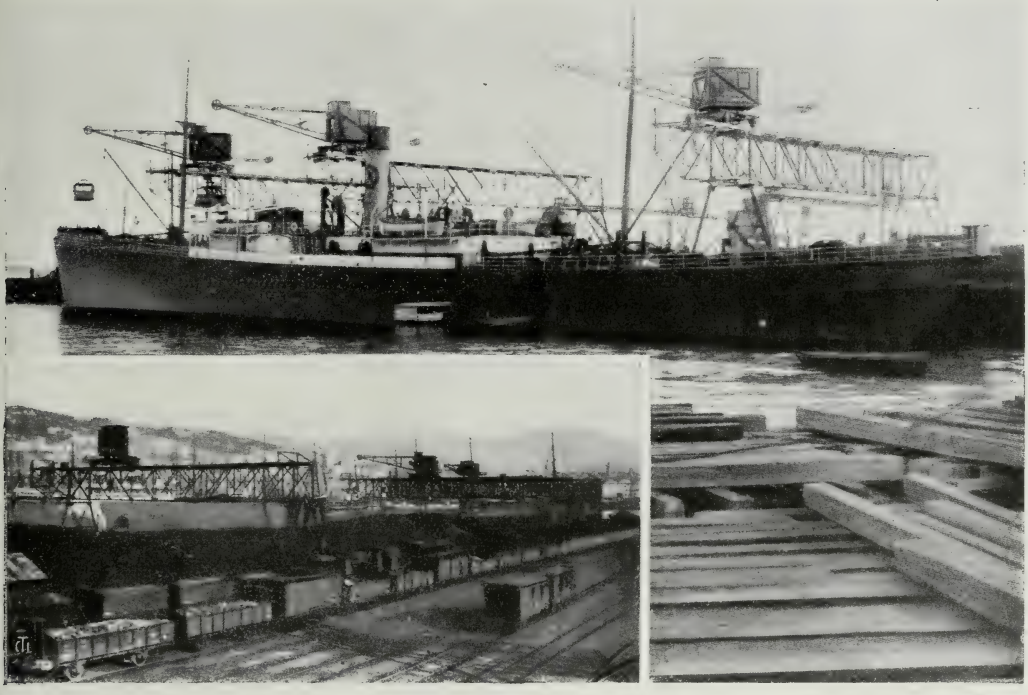
L'impianto di un porto moderno, perchè cooperi alla celerità ed al buon mercato dei trasporti, deve dunque consistere in una grande stazione che si presti al facile connubio della nave col veicolo ferroviario; tutta la struttura del porto deve cioè ispirarsi al criterio tecnico di permettere l'immediato scarico dalla nave al carro o viceversa, senza ricorrere a mezzi intermedi; a meno che non si tratti di merce da scaricare per necessità commerciali in luoghi di deposito, donde sarà in seguito spedita per ferrovia. E l'operazione deve aver luogo il più rapidamente che sia possibile. Un grande piroscafo rappresenta l'impiego di enormi capitali che fruttano solo finchè il piroscafo è in viaggio. Per un cattivo porto l'armatore chiede un nolo maggiore dovendo rifarsi del perditempo cui dà luogo lo sbarco. Occorre dunque eliminare più che si può lo scarico fatto a braccia d'uomini che assorbe gran tempo e molta spesa e ricorrere all'ausilio delle macchine.

Così il porto va assumendo aspetto di un immenso meccanismo costituito da un insieme di ordegni che sembra ubbidiscano ad un solo comando, ad una sola mano. L'immensa piovra meccanica dai mille tentacoli ritira la merce dalle stive dei piroscafi e la ripone giornalmente in centinaia di carri e questi invia ordinatamente al loro destino. Porgono le navi il loro fianco alle banchine ed in poco tempo le capaci stive son prima vuotate, poi nuovamente riempite della merce che dovrà esser trasportata nel viaggio di ritorno. I carri carichi riuniti insieme formano lunghi treni che una locomotiva poderosa porterà via, facendo posto ad una nuova fila di carri pronti pel carico o lo scarico.

Nei porti ove la macchina non ha ancora soppiantata del tutto l'opera umana — così è di tutti i porti italiani, non esclusi i più grandi — riesce molto istruttivo il paragone fra i due sistemi: da una parte uomini sudati e impolverati che si affannano in un lavoro bestiale, dall'altro operai che si limitano a guidar la macchina, sussidiandone la forza con la loro intelligenza. E mentre un vapore scaricato a mano non riesce a liberarsi di più di 500 tonnellate al giorno, quello che ricorre all'uso dei meccanismi compie facilmente un lavoro quadruplo. E' facile, del resto, predire che fra cinquant' anni non vedremo più nei porti un brulicar di uomini intenti a trasportar carichi sulle robuste spalle, ma infiniti attrezzi meccanici di foggie diverse e delle più varie movenze raccordar la nave col carro, fondere in uno i due mezzi di trasporto e avviare, con mirabile ed esatta combinazione di sforzi, con un impiego minimo di mano d'opera, col minimo della spesa e nel tempo più breve, la merce spedita dall'uno all'altro di due lontani continenti.

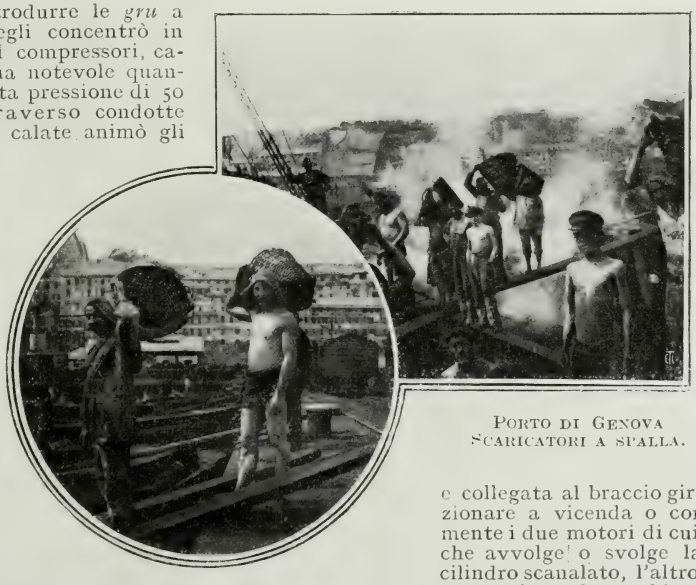
GENOVA - PONTE PER L'IMBARCO PASSEGGERI.

GENOVA
VISTA DAL PORTO.



ELEVATORI ELETTRICI PER CARBONE.

L'ordegno più semplice del meccanismo portuale è la *gru* pel sollevamento dei pesi, che prima fu mossa a mano, poi a vapore. Neanche il vapore, però, si presta bene allo scopo. Fu l'Armstrong, il celebre fabbricante di cannoni, a introdurre le *gru* a forza idraulica: egli concentrò in un'officina potenti compressori, capaci di portare una notevole quantità d'acqua all'alta pressione di 50 atmosfere, e attraverso condotte ramificantisi sulle calate animò gli apparecchi di sollevamento. Tutti i grandi porti furono muniti di questi impianti idrodinamici che ora però vanno cedendo il campo agli ordegni mossi dall'elettricità la quale più facilmente ed economicamente di ogni altra forma di energia, si presta alla distribuzione frazionata, e provvede insieme ad altro indispensabile bisogno dei porti che è quello della illuminazione. Le *gru* sorgono sulle calate e poggiano di solito su sostegni a portico od a cavalletto che lasciano libero il passaggio ai carri ferroviari. Il sostegno è spostabile su due guide correnti parallelamente al binario, ciò che permette di situare la *gru* di fronte al boccaporto della nave, nel quale deve lavorare. Dall'estremo del lungo braccio sporge la fune metallica terminante in un gaveio al quale viene attaccato il carico da sollevare: tutto il braccio può poi subire lo spostamento laterale mediante una rotazione. Il manovratore che prende posto in una caratteristica cabina posta a sei o sette metri dal suolo e collegata al braccio girevole, fa funzionare a vicenda o contemporaneamente i due motori di cui dispone, uno che avvolge o svolge la fune da un cilindro scanalato, l'altro che produce la rotazione: mediante la combinazione dei due spostamenti, il carico, preso dal bordo, è deposto nel punto opportuno, entro la zona cui si estende l'azione del meccanismo.



PORTO DI GENOVA
SCARICATORI A SPALLA.

Le *gru* ordinarie hanno la portata di una o due tonnellate, ma ve ne sono di quelle destinate a sollevare pesi grandissimi fino a più decine di tonnellate: queste di ordinario sono applicate a galleggianti zavorrati e muniti di macchine che vengono volta a volta utilizzate pel sollevamento dei pesi o pel tonneggio del galleggiante stesso.

Da questo ordegno elementare si passa ad altri più complicati, specialmente quando si tratta di provvedere allo scarico di merce alla rinfusa, in polvere o in pezzi. Tale è il caso del carbon fossile che costituisce il massimo traffico dei nostri porti, e pel quale si adoperano elevatori di varî sistemi, la cui caratteristica comune consiste nell'esser provvisti di un gruppo o secchione automatico che, fatto discendere nella stiva del piroscafo si riempie da sè e portato al punto di scarico si vuota per effetto di un comando a distanza affidato allo stesso manovratore. Per di più questi elevatori son disposti a scorrere su lunghi ponti, ciò che ne accresce notevolmente il raggio di azione, permettendo ad uno stesso apparecchio di lavorare su lunghe file di carri posti su diversi binarî. Ogni secchione solleva circa due tonnellate per volta, ed i migliori apparecchi del genere forniscono uno scarico di 50 a 100 tonnellate l'ora. Talvolta l'elevatore è munito di bilancia che procede alla pesatura automatica del carico sollevato, colla relativa registrazione dei

GRU ELETTRICA CON GROPPA AUTOMATICA PER LO SCARICO DEL CARBONE.

GRANDE GRU GALLEGGIANTE PER IL SOLLEVAMENTO DI GROSSI PESI.

GENOVA. - SILOS PER CEREALI.

pesi. Altra merce che costituisce un traffico importante per i nostri porti sono i cereali; l'*alma parens frugum* di un tempo oggi chiede il pane ai terreni vergini di Russia e di America. Il grano e il granturco vengono quasi sempre trasportati alla rinfusa nelle stive e si prestano quindi molto bene allo scarico meccanico. Tale scarico vien fatto di solito in stabilimenti che prendono il nome di *silos*, dalla loro composizione a celle verticali che ricorda le antiche fosse da grano scavate sotterra.

GRU ELETTRICA IN AZIONE.

Lo sbarco dei vapori si effettua generalmente con apparecchi aspiranti, specie di pompe ad aria che succhiano il grano e lo portano nel sotterraneo dello stabilimento, donde elevatori a tazze, del tipo delle norie che servono a elevar l'acqua dei pozzi, lo sollevano sino alle tramogge poste al sommo dell'edificio. Il grano dalle tramogge cade su nastri mantenuti in moto continuo che lo raccolgono e lo mandano per mezzo di tubi inclinati o nei depositi o nelle macchine insaccatrici, le quali riempiono automaticamente i sacchi del peso voluto. I sacchi riempiti sono, a mezzo di scivole, inviati a gravità nei vagoni.

Abbiamo fatto l'esempio di un sistema dei più semplici, ma è facile comprendere come la giudiziosa combinazione di mezzi atti al sollevamento continuo, aspiratori e norie, di nastri mobili pel trasporto in orizzontale e di tubi nei quali si utilizza la forza di gravità, si possa assicurare il trasporto in qualsiasi senso dei cereali alla rinfusa e il loro passaggio dai piroscafi ai carri in maniera celere e quasi senza alcun impiego di mano d'opera, che non sia quella necessaria a dirigere e sorvegliare il funzionamento dei meccanismi.

Chi poi s'indugiasse nella visita ad un gran porto, che è quanto di più istruttivo si possa immaginare, altri miracoli vedrebbe della tecnica moderna. Il traffico delle materie liquide, ora estesissimo, si presta alle più ingegnose disposizioni. Gli oli minerali, provenienti anche essi di Russia e di America, viaggiano in navi-cisterne le quali vengono vuotate nei porti per mezzo di pompe che mandano il liquido in grandi serbatoi metallici, donde si riparte fra i carri ferroviarî costruiti anch'essi a mo' di serbatoi e riempiti automaticamente. Il vino che viene in grandi quantità dai nostri porti meridionali ai settentrionali riceve lo stesso trattamento: la stiva della nave e la cassa del carro si trasformano in botti e le pompe fanno il rapido travaso dall'uno all'altro recipiente.

L'impiego dei meccanismi si estende all'interno dei magazzini e degli emporî. Montacarichi di fogge diverse, convogliatori automatici a movimento continuo portano la merce da un punto all'altro con regolarità razionale, puntualità, prontezza.

E dappertutto il lavoro procede ordinato, senza soste, senza indecisioni; viene all'occorrenza prolungato durante le ore notturne, ed è sempre febbrile; nel porto si ha l'esempio più evidente dell'indirizzo odierno dell'umana attività, che per riuscir proficua dev'essere insieme sollecita e ordinata, rapida ed economica.

* * *

Dietro la macchina evidente del porto, che spesso si presenta circondata di naturali attrattive, ed è sempre allietata dalla vivacità del colore delle navi, ricche di alberi, di vele e di pennoni, dal pulsare degli argani di bordo che mandano sulla coperta bianchi fiocchi di vapore, dai comandi concitati dei capitani, dai richiami dei lavoratori, dall'andirivieni di imbarcazioni che solcano lo specchio acqueo, dall'affaccendarsi delle persone che vivono nell'ambiente portuale, vi è un altro meccanismo poco

CALATA, MUNITA DI GRU ELETTRICHE A CAVALLETTO.

noto, ma non meno indispensabile, che è quello ferroviario. Pensate ad un teatro: il porto è il palcoscenico, la ferrovia è il macchinario, posto nel sottosuolo e dietro le quinte, che assicura, coi suoi movimenti nascosti, gli effetti scenici dello spettacolo.

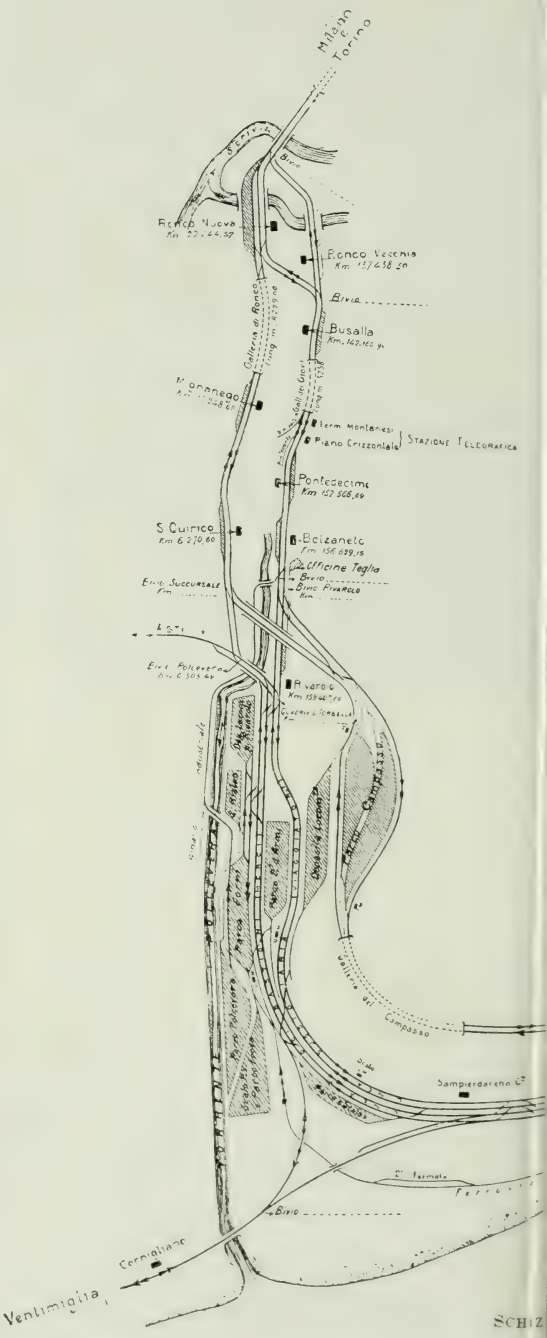
Ogni giorno ad un gran porto affluiscono centinaia di carri o vuoti per prender merce o carichi per lasciarne; e, giunti in una notte, nella successiva ripartono col movimento assiduo di una corrente che non si deve mai inaridire. Anche qui la sollecitudine è regola, il moto la necessità permanente. Guai a fermarsi! Nel va e vieni dei carri è la vita del porto, cuore che ha bisogno di mandare il suo sangue alle arterie con misurata regolarità e di riceverlo nella quantità che gli occorre, e non più, e non meno.

I carri, appena caricati, son presi da robusti cavalli o tirati da argani a forza idraulica od elettrica che li incolonnano e li portano in grandi fasci di binari ove vengon suddivisi per destinazione e costituiti in tanti treni da avviarsi ciascuno per la sua linea. I carri vanno così a destino: lì sono scaricati e se occorre ricaricati e poi nuovamente avviati al porto. Quando la richiesta dei trasporti si accresce all'interno, nel porto *mancano i carri*, e la moltitudine che vive negli scambi fra mare e terra, le industrie che attendono l'alimento delle materie prime; i negozianti che hanno acquistata la merce e non possono ritirarla ritentono quella frase collo stesso tono doloroso dell'agricoltore che vede il raccolto compromesso dalla siccità o dalla grandine.

Dietro al porto è sempre un groviglio di linee ferroviarie incrociantesi in mille guise, sovrapponentesi fra un dédalo di gallerie e di ponti, raccoglientisi in fasci, sdoppiantisi in bivii. E su queste linee i treni si susseguono senza tregua, a poca distanza uno dall'altro. Mille cure, mille espedienti occorrono allo scopo di evitare che il movimento si arresti pel verificarsi di ingombri nella circolazione, ciò che può avvenire specialmente nei nodi ferroviarî, ove convergono più linee, sulle quali con vigile accorgimento va distribuita la fiumana del traffico, ora rigonfiantesi, ora inaridentesi secondo l'alternar delle stagioni e secondo alcuni cicli dell'attività umana, che talvolta si tende in uno sforzo eccessivo, talvolta riposa stanca nello sforzo fatto.

Il primo porto d'Italia, dal quale entra in continuo afflusso l'alimento di gran parte del lavoro nazionale, è, da questo punto di vista, nelle più difficili condizioni. La cerchia di colline che lo rinserra e crea l'invidiata bellezza del suo superbo panorama, ricco di palagi sontuosi, e di ville ridenti, ci denuncia l'esistenza di un massiccio montuoso, naturale ostacolo ai trasporti. Ma l'uomo ha vinto la natura aprendosi il cammino attraverso la montagna con due lunghi trafori pei quali transita tutto il gran traffico che il porto manda in Piemonte e in Lombardia, traffico che s'agguaglia a circa tre quarte parti del totale.

Dei due lunghi trafori, il primo, aperto quando l'arte dell'ingegnere non era ancora in grado di operare sforzi maggiori, ha rapidissima pendenza ed ha perciò una potenzialità molto ridotta. Di assai maggiore potenzialità è il valico aperto successivamente con pendenze assai più lievi, ma, prese insieme, le due vie oggi non bastano alle accresciute esigenze del traffico portuale. Di un terzo valico è stata iniziata la costruzione, valico che congiungerà colla linea più breve il porto a Milano, la sua cliente migliore; ma un provvedimento urgeva prima che la nuova via fosse compiuta. Si pensò quindi di abbandonare sulla più antica delle linee l'esercizio a vapore, riuscitovi sempre difficile, lento e costoso, per sostituirlo colla trazione elettrica che, come disse con frase sintetica il Colombo, attenua l'influenza dannosa delle forti pendenze



sulle spese di esercizio e sulla potenzialità delle linee.

In tempo veramente breve di fronte all'impor-

tanza dell'opera, per quanto superiore a quello previsto (in Italia i preventivi di tempo e di spesa si fanno sempre con molto ottimismo) la trazione elettrica è stata istallata. Una grande Officina Centrale, coi più moderni tipi di turbine a vapore, è posta nel cuore del porto. Non si è ricorso ad impianti idraulici perchè mentre nella zona interessata sono scarse le cadute d'acqua, la situazione è favorevole all'impiego del carbone, che con una delle più ingegnose fra le applicazioni meccaniche cui abbiamo fatto cenno, passa direttamente dal mare alla sala delle caldaie.

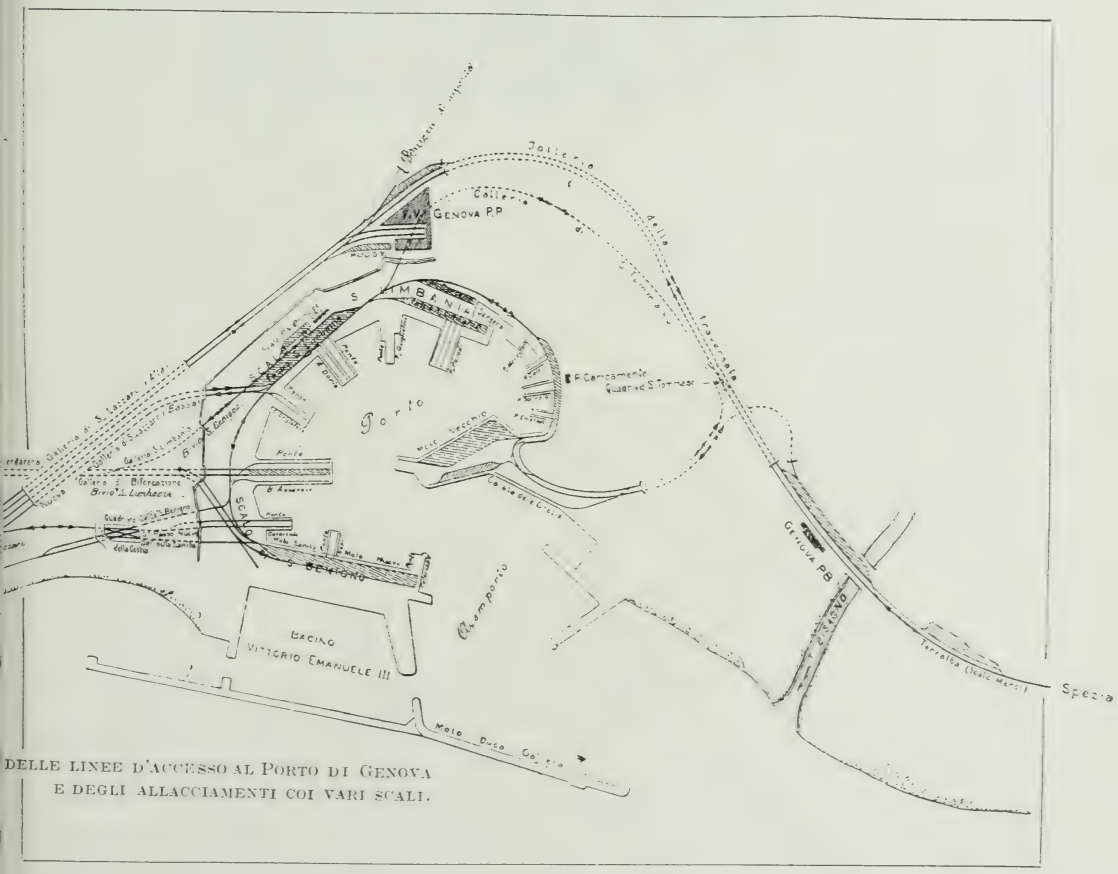
L'energia elettrica è generata sotto forma di corrente trifase, all'alto potenziale di 13 000 volt; ed una robusta palificazione la manda oltre l'Appennino. Quattro sottostazioni situate lungo la linea da Campasso a Busalla trasformano la corrente al potenziale di 3000 *volt*, che è quello dei fili aerei.

I treni merci a trazione elettrica raggiungono il peso di 380 tonnellate e vengono trainati da due locomotive, una in testa, l'altra in coda, mantenendo la velocità di 45 chilometri l'ora, limite inusitato per linee come quella da Pontedecimo a Busalla, che, presentando la pendenza del 36 per mille, sino ad oggi, coll'esercizio a vapore, era percorsa a velocità non superiore ai 25 chilometri. I treni elettrici potranno quindi seguirsi a sei o sette minuti di distanza, accrescendo la potenzialità giornaliera di smaltimento del traffico portuale di almeno cinquecento carri.

LOCOMOTIVA ELETTRICA PER L'ESERCIZIO DEI GIOVI.

Attualmente il porto carica per quasi tutto l'anno dai milleduecento ai millequattrocento carri al giorno: fra non molto ne potrà caricare forse duemila: urgeva assicurare l'inoltro di questo gran numero di veicoli con un provvedimento rapido ed efficace. Ed ora che l'opera è compiuta, si può dire che gl'italiani abbiano acquistato una nuova forza; e infatti il nostro gran porto oggi vale più di prima perchè dispone di un meccanismo ferroviario di maggior potenza e perfezione.

FILIPPO TAJANI.

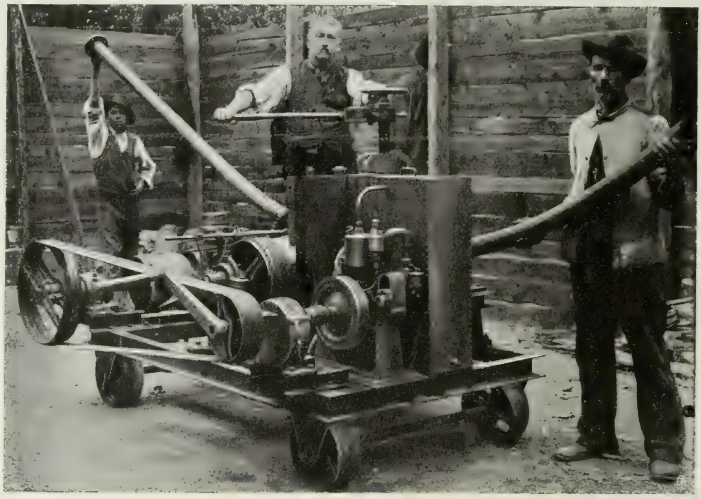


DELLE LINEE D'ACCESSO AL PORTO DI GENOVA E DEGLI ALLACCIAMENTI COI VARI SCALI.

La Posta pneumatica a Milano

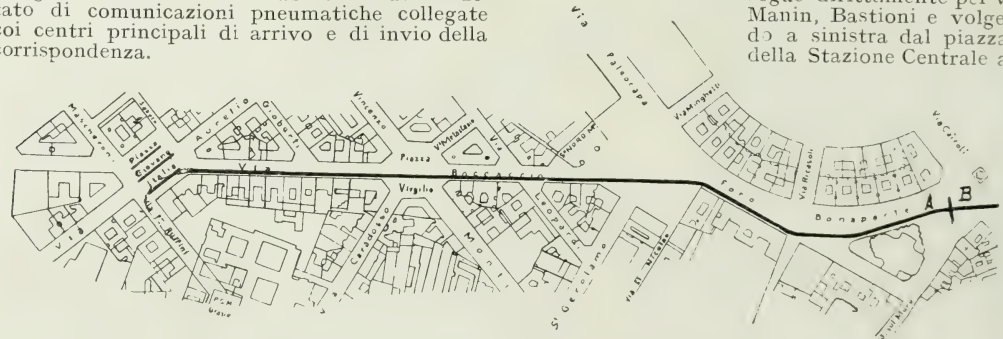
Col meraviglioso estendersi del popoloso capoluogo di Lombardia, i mezzi finora impiegati pel trasporto e per la consegna della corrispondenza nell'interno della città sono divenute assolutamente inadeguati all'enorme traffico attuale: traffico che va, si può dire, di ora in ora, prendendo uno sviluppo sempre maggiore.

E perciò l'Amministrazione Postale Telegrafica, a somiglianza di quanto è stato fatto nelle principali città dell'estero (Londra, Berlino, Parigi, New-York, Filadelfia, ecc.), ha dovuto adottare per i maggiori centri italiani il mezzo di trasporto finora riconosciuto più celere e più pratico: quello cioè dell'invio della corrispondenza colla posta pneumatica.



La macchina piegatrice.

In generale le grandi città sono divise in varie sezioni o quartieri, e in ognuna di queste grandi divisioni si è stabilito un ufficio dotato di comunicazioni pneumatiche collegate coi centri principali di arrivo e di invio della corrispondenza.

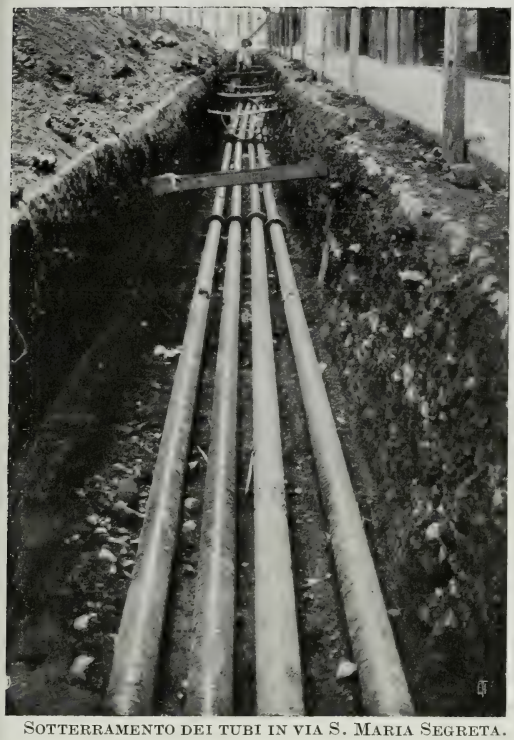


Il percorso delle tubazioni (*Continua a pag. seguente*).

Le lettere, gli espressi, i telegrammi ed in modo speciale tutto ciò che ha carattere urgente, viene ripartito secondo i varii quartieri e spedito ai rispettivi uffici, dove squadre di fattorini provvedono al recapito.

Nell'impianto di Milano vi sarebbero quattro posti pel recapito e la impostazione delle corrispondenze e cioè: la Stazione Centrale, l'Ufficio telegrafico succursale di via Manzoni, l'Ufficio della Posta Centrale e quello succursale di Piazza Giovane Italia.

La linea traversante l'abitato nel modo indicato dalla fig. 1, ha una lunghezza di circa nove chilometri e fa il seguente percorso: dalla Posta Centrale passa nel sottosuolo di via S. Maria Segreta, via Meravigli, via Dante, via Rovello, Giuseppe Pozzone, Foro Bonaparte, via Boccaccio e Piazza Giovine Italia nella quale è situata una delle stazioni capolinea; l'altro estremo è alla Stazione Centrale e la tubazione che mette capo a quest'ultima, parte essa pure dalla Posta Centrale seguendo la via S. Maria Segreta, Meravigli, Dante, Rovello, Giuseppe Pozzone, Cusani, Canale Seveso, via Orso, Monte di Pietà, Croce Rossa, Manzoni. Entra nell'ufficio omonimo ed uscendone prosegue dirittamente per via Manin, Bastioni e volgendo a sinistra dal piazzale della Stazione Centrale arriva e fa capo all'ufficio postale della Ferrovia. Nei sotterranei del Palazzo delle Poste verrà impiantato il macchinario che sarà il cuore: il centro di questa prima arteria che pulserà nel sottosuolo di Milano. Esso consiste in un motore elettrico della potenza di 60 PH, il quale per mezzo di una cinghia trasmetterà il movimento al grosso volante di una doppia pompa i cui cassetti hanno una funzione di-



SOTTERRAMENTO DEI TUBI IN VIA S. MARIA SEGRETA.

versa: in uno di essi si comprime l'aria mentre nell'altro si aspira. Queste due pompe per mezzo di condotture separate comunicano con due specie di filtri destinati a depurare l'aria dal pulviscolo e dal vapore acqueo. Di là le due tubazioni passano in due serbatoi (*M-G*) dei quali uno è destinato a ricevere l'aria aspirata; l'altro ad inviare quella compressa.

Due tubi partendo dai serbatoi e percorrendo la distanza necessaria giungono ad un primo apparecchio ricevitore: il tubo *N* del serbatoio *G*, giunge fino al disotto del piano sul quale è collocato l'apparecchio ricevitore e trasmettitore di questa prima stazione; e nel punto contrassegnato da una freccia si biforca; un ramo del tubo entra nell'apparecchio trasmittente, mentre l'altro prende la direzione *A B*.

Il tubo *S* che comunica col serbatoio *M*, si dirige esso pure alla medesima stazione; e nel punto di biforcazione segnato dalla freccia, un ramo entra nell'apparecchio ricevitore e l'altro prende la direzione *A n*.

Come si vede poi dalla figura, gli stessi tubi *S-N*, comunicano coi rispettivi tubi destinati alla trasmissione e al ricevimento della stazione seconda.

Il disegno qui rappresentato è puramente schematico e i tubi *A B*, *A n* figurano interrotti, volendo con ciò indicare che lo schema sottintende l'inclusione di altri uffici che chiudano completamente il circuito.

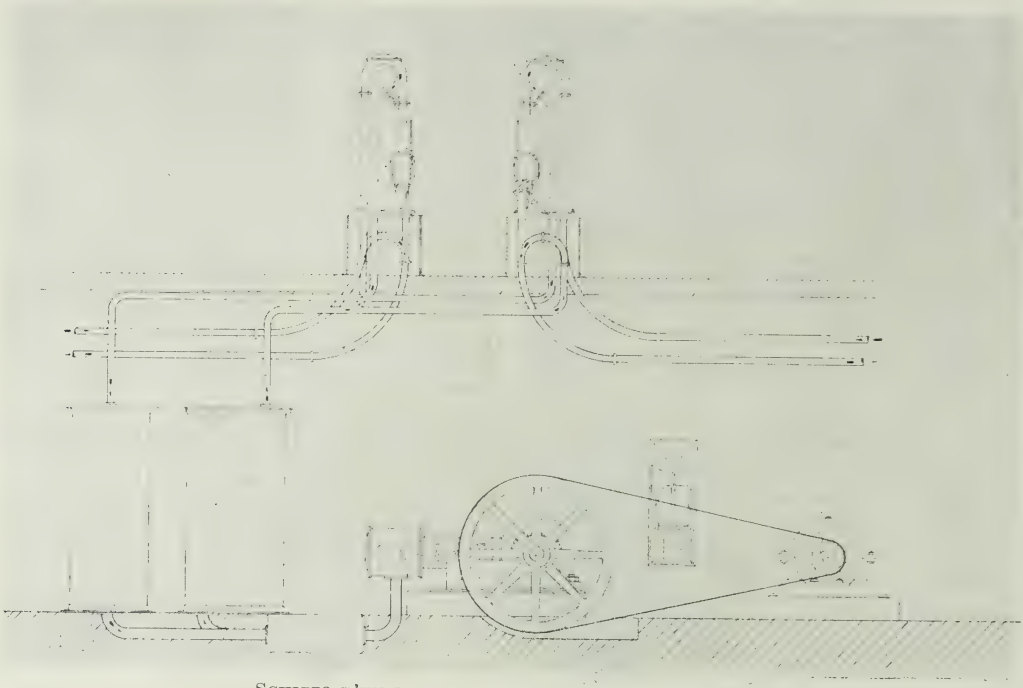
Ferrovia

Ufficio Pneumatico (Via Manzoni).

DELLE TUBAZIONI.

Il funzionamento del meccanismo è abbastanza semplice: la stessa massa d'aria contenuta nei serbatoi e nei tubi, spinta da uno stantuffo, viene poi aspirata dall'altro e perciò obbligata ad una rapida circolazione. Qualunque corpo che possa liberamente scorrere entro le tubazioni, viene trasportato dalla pressione dell'aria, superando velocemente lo spazio che intercorre fra le stazioni.

Supponiamo ora che un astuccio giunga dalla linea *A n*; esso percorre il tubo *n*, arriva alla freccia sul punto di biforcazione; ma non può seguire la direzione della freccia stessa perchè una piastra metallica forata, mentre permette il passaggio dell'aria nella direzione *H*, non lascia passare l'astuccio il quale perciò, seguendo anche per inerzia la sua direttiva, entra nell'apparecchio ricevitore.

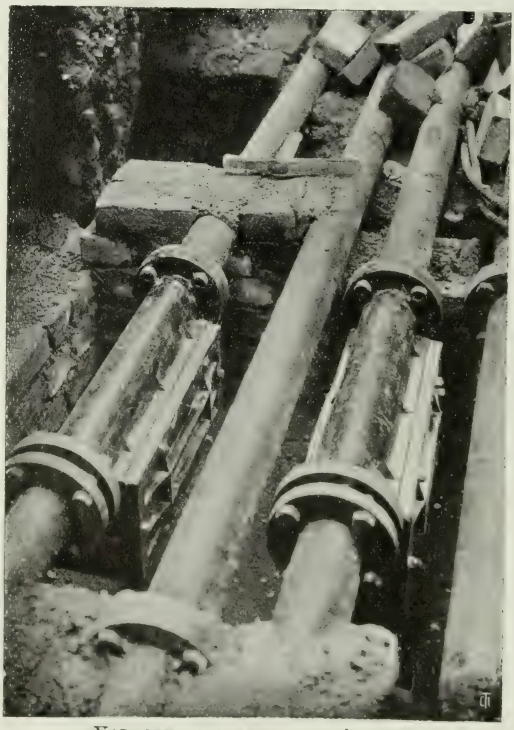


SCHIZZO D'UN IMPIANTO CENTRALE CON DUE STAZIONI.

Detto apparecchio è chiuso ermeticamente in modo da impedire l'entrata dell'aria, per mezzo di una valvola a forma di grosso disco portante un solco che ha le esatte dimensioni del tubo, e nel quale solco l'astuccio va a fermarsi.

Due contatti metallici, dei quali è munito esteriormente l'astuccio, chiudono istantaneamente il circuito di un motorino elettrico, il quale fa girare la valvola lasciando cadere l'astuccio, mentre la parte piena del disco chiude sempre in modo completo l'estremità del tubo. Indi la valvola ritorna automaticamente nella posizione di ricevimento.

Per spedire invece un astuccio, si sposta la manovella visibile nella figura della stazione seconda: ciò facendo si apre una camera nella quale viene introdotto l'astuccio. Colla chiusura della manovella stessa, la corrispondenza viene messa in circolazione seguendo la linea *P*: al punto di biforcazione non può che dirigersi verso *A B*, essendo la biforcazione stessa sul punto indicato dalla freccia, chiusa da una lastra forata che permette solo il passaggio dell'aria e non quello degli astucci.



VALVOLE DI SCARICO DELL'ACQUA.

I tubi hanno la lunghezza di sette metri, e le loro giunture sono perfettamente ermetiche e levigate: e sta appunto nella ermeticità e nella levigatezza dell'interno la bontà e la sicurezza di un impianto; e la legatura delle connessioni viene fatta da abilissimi operai per mezzo di uno speciale *mandrino* o *calisoir*.

Siccome però non è possibile in modo assoluto di impedire condensazioni di vapori acquei o infiltrazioni, alle tubazioni è stato aggiunto un sistema di valvole automatiche le quali le terranno completamente sgombre da ogni traccia di acqua, senza che la sottrazione di questa importi in alcun modo sottrazioni d'aria.

Questo scarico automatico dell'acqua è applicato soltanto al tubo d'andata che funziona come una pompa premente; mentre il tubo ritorno tenderebbe ad aspirare l'acqua stessa

I tubi hanno uno spessore di 3 millimetri e mezzo ed un diametro di 8 centimetri, e non ostante l'apparente poca robustezza delle pareti, essi sono solidissimi perchè costruiti con acciajo speciale molto resistente alle deformazioni.

Essi vengono sotterrati alla profondità di un metro e 20 centimetri circa, meno in qualche punto, per esempio ai Portoni di Porta Nuova dove furono collocati ad una profondità minore a causa del passaggio sul ponte del Naviglio.

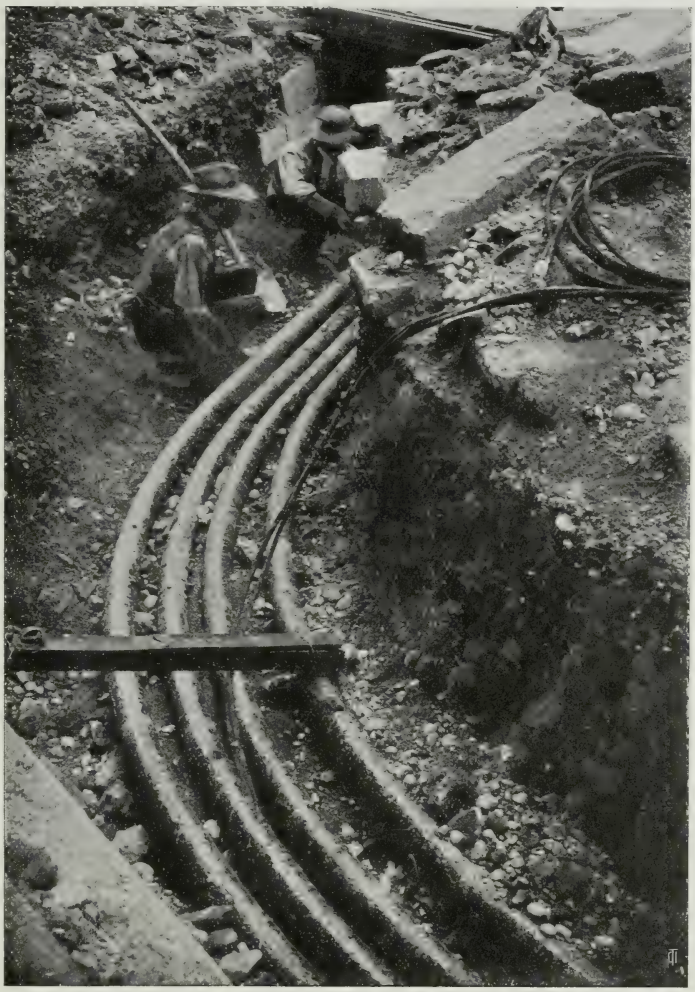
La loro rivestitura esterna è fatta di juta e catrame; e sono tenuti fermi da uno strato di sabbia compressa e protetti superiormente da una parete di mattoni.

L'incurvamento dei tubi si fa per mezzo di uno speciale congegno messo in azione da un motorino a petrolio: il tubo passa fra le gole liscie di tre puleggie; due delle quali sostengono il tubo, mentre quella superiore, che può abbassarsi a volontà secondo il raggio della curvatura, è destinata a dare al tubo l'inflessione voluta.

Gli astucci hanno anche essi forma cilindrica, e sono costituiti da sottile lamiera di acciajo; sono terminati da due dischi di cuojo per la ermetica intercettazione dell'aria. Il loro diametro è di circa sei centimetri e lunghezza di venti.

Colle tubazioni viene anche sotterrato un cavo elettrico con 5 conduttori: due di essi sono destinati ad una comunicazione telefonica congiungente le quattro stazioni; gli altri tre servono per le segnalazioni: per indicare cioè all'ufficio trasmettente che il proprio astuccio è giunto a destinazione.

Un contatore speciale segnerà per ogni stazione il numero degli astucci ricevuti e trasmessi.



UNA TUBAZIONE IN CURVA.

Essi percorreranno il sottosuolo con una velocità di 500 metri al secondo e potranno susseguirsi a distanza di 5 secondi.

Lungo il percorso delle tubazioni sono stati costruiti posti di esplorazione per la ricerca di eventuali guasti e per la verifica delle condotture. Oltre delle cassette di esplorazione per la ricerca del punto in cui la linea potesse essere ostruita, vi è un mezzo scientifico che ha dato nella pratica risultati assai precisi, e che è adottato specialmente in quegli impianti nei quali i tubi di diametro grosso (trenta centimetri) sono interrati a profondità considerevoli per cui sarebbe faticoso e difficile lo scoprirlo.

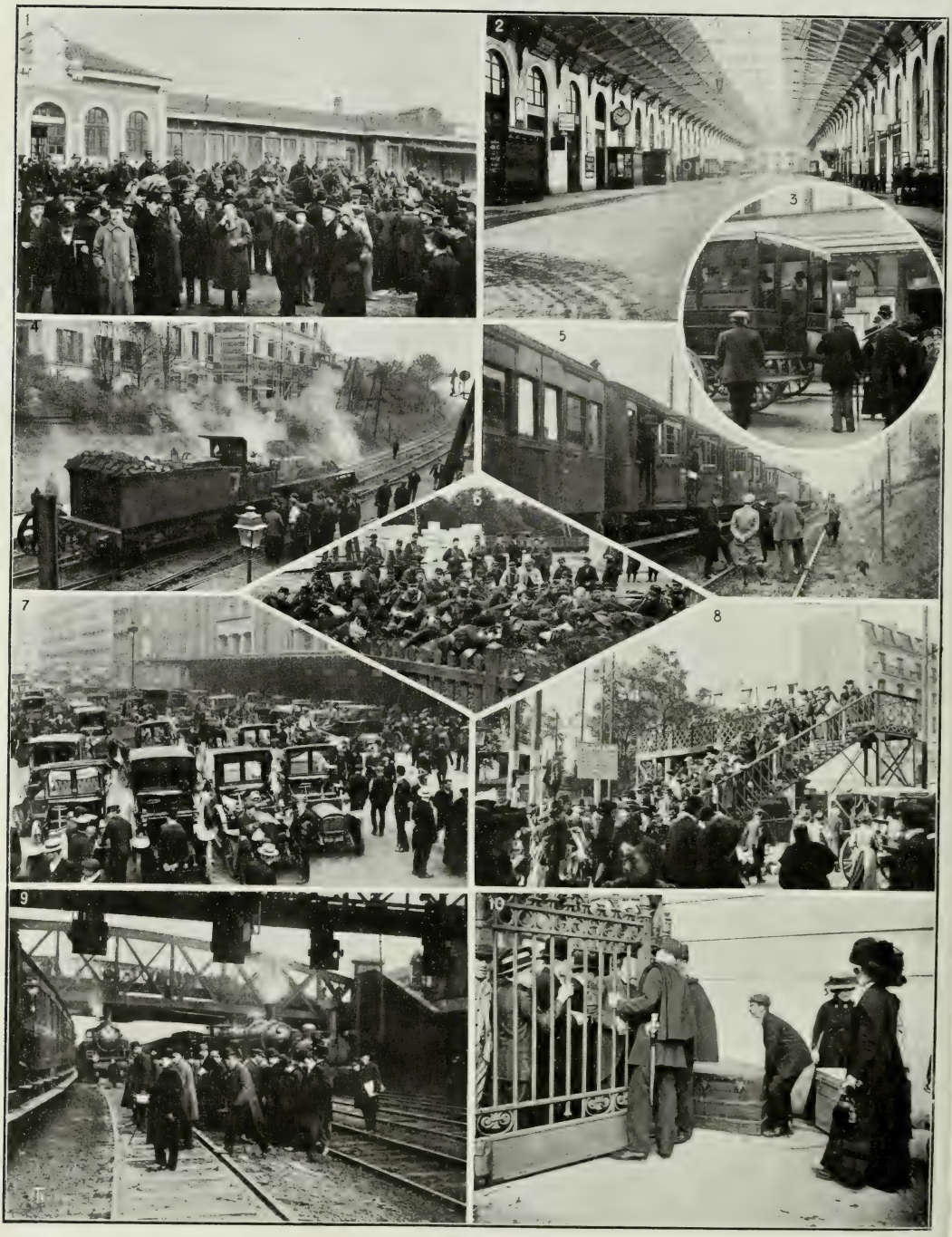
Da uno estremo del tubo ostruito si spara un colpo di pistola a salve; facendo notare automaticamente l'istante preciso (anche la frazione di secondo) in cui il colpo viene esploso. L'onda sonora giunta al punto di ostruzione ritorna; e l'istante in cui arriva al punto di partenza viene colla massima cura ed esattezza registrato.

Conoscendo la velocità del suono per ogni secondo si saprà il numero di metri percorso dell'onda sonora; e dividendo per due tale risultato si otterrà la distanza del punto nel quale è avvenuta l'ostruzione.

* * *

Questa la descrizione tecnica dell'impianto e del funzionamento della posta pneumatica a Milano; non mancherà occasione in seguito, sopratutto quando al pubblico comincerà a dimostrarsi l'efficacia dei risultati pratici di questa innovazione di fare alcuni rilievi circa l'insufficienza del servizio dovuto alla limitazione delle zone ed alla ridotta capacità degli astucci ed a parecchie altre cause meritevoli di più ampia trattazione.

Lo sciopero ferroviario in Francia.



1. L'accesso alla stazione vietato dai corazzieri. — 2. Stazione di S. Lazaire. La sala " dei passi perduti „ è deserta. — 3. Vetture che trasportano i viaggiatori dalla stazione di Asuières a Parigi. — 4. Macchine condotte dagli scioperanti al bivio delle grandi linee per impedire ogni comunicazione. — 5. Viaggiatori mentre scendono da un treno fermato fra due stazioni dagli scioperanti. — 6. I soldati a guardia delle stazioni. — 7. Gli automobili che trasportano i viaggiatori a prezzi favolosi da Parigi a Calais, Bruxelles, ecc., ecc. — 8. Alla stazione di Bois-Colombes. I viaggiatori attendono l'arrivo d'un treno. — 9. Stazione del nord: tutti i treni arrestati al ponte Mariadet. — 10. Viaggiatori che discutono per poter prendere il treno.

Il concetto geografico da Omero a Cristoforo Colombo.

La rappresentazione più efficace del concetto geografico dell'antichità ci è data dal suo più grande cantore, Omero, i cui poemi riflettono fedelmente il doppio aspetto sotto il quale convien studiare la geografia del suo tempo.

Abitanti d'una regione marittima, raggruppati intorno a un mare coperto di isole che ne facilitava il percorso, animati d'una straordinaria forza d'espansione, i greci acquistarono rapidamente conoscenze geografiche molto più estese che non lo sieno state presso gli altri popoli primitivi. Essenzialmente impressionabili, dotati d'intelligenza e immaginazione ammirabili, essi si sentirono ben presto a disagio nei limiti dei fatti positivi ed elevarono intorno al mondo reale tutto un mondo poetico che li teneva di continuo sotto l'incubo d'un'emozione di curiosità e di timore. Così l'*Iliade* è una topografia esatta dettagliata del mondo conosciuto, l'Odissea un'esposizione del sistema fantastico del cosmo secondo la concezione greca dei secoli x e ix a. C.

Omero conosce sopratutto perfettamente il bacino del mar Egeo, teatro della storia ellenica primordiale, e una porzione dei due versanti opposti dell'est e dell'ovest cioè le terre che spandono i loro corsi nel mar di Corinto e Jonio, e quelle del mar Nero e di Cipro. Nel secondo canto dell'*Iliade*, enumerando i battaglioni greci e quelli degli alleati di Troia, ne nomina le diverse contrade con precisione di ragguagli e descrive nettamente ciascun luogo sia della Beozia della Focide, dell'Eubea, dell'Attica e dell'Argolide, sia dell'Acaia, della Laconia, dell'Arcadia, della Tessaglia, dell'Epiro e della Caria, e ciascun popolo vi è caratterizzato con la stessa precisione.

Nello spirito d'Omero, come in quello di tutti i popoli antichi, il mondo ha la forma di un disco, il cui limite è l'Oceano che simile a un immenso fiume lo fascia tutt'intorno, e il cui centro è il monte Olimpo coperto di nevi. Ma oltre la regione nota e descritta, il poeta non ha che idee incerte; seguendo la tradizione dei lunghi viaggi di Priamo e di Menelao, egli cita la Fenicia e Sidone e l'Etiopia, nonchè la regione degli Erembi (Arabi), la Libia e l'Egitto, dov'è Tebe dalle cento porte e dai palazzi meravigliosi, e pone l'isoletta di Faro, dove s'elevava il celebre edificio che ne eternò il nome, esattamente a una giornata di navigazione dalla foce del Nilo.

Le spedizioni di Bellerofonte gli dànno notizia dei popoli Solimî (in Cilicia) e delle loro montagne (il Tauro), al di là delle quali sono gli Arimî (Armeni) e più al nord gli Alibî, venuti alleati di Priamo da una regione lontana dove abbonda l'argento (Arghana Maaden).

Nel dodicesimo canto Giove arresta lo sguardo sulle terre dei Traci e dei Misieni e sulla famosa razza degli Ippomolgi, i più giusti degli uomini e che non vivono che di latte godendo di una lunga vecchiaia; costoro marcano al nord l'estremo limite delle cognizioni del poeta, come al sud lo segnano gli Etiopi, pure longèvi e giusti.

L'Etiopia abbraccia un'immensa estensione e Omero ne divide in due i popoli, quelli che occupano le rive dove discende il sole (i Negri) e quelli che stanno dove s'innalza (gli Indi e certe tribù semite). E' questa una delle prime e più grandi divisioni etnografiche che si siano mai tentate. Omero allude anche ai Pigmei, la di cui regione verrà indicata dagli scrittori posteriori.

Ma l'Occidente non è da lui concepito che traverso un velo misterioso, non avendo a fonte d'informazione che i vaghi racconti dei navigatori dell'Acarnania, i quali gli servirono di scorta dietro gli « errori odissei ».

Finita la guerra di Troia, Ulisse, respinto dalle coste della Tracia che aveva depredate, naviga l'Egeo per ritornare in Itaca, ma i venti impetuosi ne l'allontanano e dopo nove giorni approda alla terra dei Lotofagi (costa di Tripoli), quindi prosegue all'isola dei Ciclopi donde, sfuggendo dalla prigionia del gigante Polifemo, sbarca nell'isola Eolia (Stromboli) e di qui drizza la vela nuovamente verso Itaca. Mentre sta per toccare la meta, i venti lo risospingono lontano contro le roccie della città dei Lestrigoni e di là all'isola di Circe, seguendo i cui consigli, si spinge sino alle porte dell'inferno per sapere dall'indovino Tiresia il corso de' suoi futuri destini. Perciò gli abbisogna traversare la terra dei Chimerici sempre coperta di spesse nuvole e avvolta in fitta oscurità. Nel ritorno passa gli scogli di Scilla e supera i vor-

tici di Cariddi, sbarcando nuovamente sulle coste della Trinacria; un'altra tempesta durata dieci giorni lo conduce all'isola di Ogigia (Malta o Pantellaria), regno di Calipso, donde in venti giorni tocca la fertile Skeria (Corfù) e di qui in una giornata giunge finalmente in Itaca.

Dei nomi Europa, Asia, Libia (Africa pei Greci), Omero non conosce che l'ultimo e l'Oceano è piuttosto un' espressione poetica che una parola avente valore specificato. I due punti opposti d'Oriente e d'Occidente sono segnati dallo « stagno del sole » e dai « Campi Elisi »; e il cerchio della nozione geografica omerica non ha più di 450 chilometri di diametro.

* * *

Quattro secoli dopo Omero, malgrado Esiodo, Pindaro ed Eschilo, malgrado il primo trattato di geografia redatto da Ecateo da Mileto e la prima carta disegnata da Anassimandro, malgrado i viaggi fatti in Asia da Scilace e Cariandro per ordine del re Dario e le ricognizioni geografiche dei Cartaginesi Imilcone e Annone, ancora scarsa era la scienza geografica, quando venne Erodoto a leggere le sue istorie alle feste dell'ottantunesima olimpiade (456 a. C.) fra l'ammirazione della Grecia ivi convenuta. Dieci anni dopo Erodoto riprendeva la lettura che gli valse il dono pubblico di dieci talenti (200 mila lire circa).

Le opinioni geografiche di questo grande storiografo non formano però un tutto unico e completo; egli le espone solo raccontando la storia per non separare la scena dall'azione. « Per me — scrive — non posso frenar il riso vedendo che taluni, trattando della circonferenza della terra, pretendono senza lasciarsi guidare dalla ragione che essa sia rotonda come fosse stata lavorata al tornio, che l'Oceano la circondi d'ogni parte e che l'Asia sia uguale all'Europa. Ma io voglio con poche parole mostrare la grandezza di ciascuna di queste due parti del mondo e descriverne la figura ».

Ed eccone la sua geniale visione: « Il paese occupato dai Persi si estende sino al mar Australe, che si chiama mar Eritreo; al nord abitano i Medî, quindi i Sapirî e più in su i Colchici che sono contigui al mare del nord (Mar Nero) dove sbocca il Faso. Di là, andando verso occidente, s'incontrano due penisole opposte: l'una, al nord, comincia dal Faso e si stende verso il mare (Egeo), lungo il Ponte Eusino e l'Ellesponto sino al promontorio Sigèo nella Troade, al sud comincia dal golfo Miriandrico presso la Fenicia e va lungo il mare (di Cipro) sino al promontorio Triopio: questa penisola è abitata da trenta nazioni diverse.

« L'altra comincia dai Persi e si stende lungo il mar Eritreo comprendendo la Persia, l'Assiria e l'Arabia. Dalla Persia alla Fenicia il paese è vasto, dopo la Fenicia la penisola si stende lungo questo mare, con la Siria, dalla Palestina sino all'Egitto che la termina. I paesi all'est della Persia sono limitati al sud dal mar Eritreo e al nord dal mar Caspio e dall'Armenia. L'Asia è abitata sino all'Indo; al di là non s'incontrano che deserti sconosciuti.

« La Libia (Africa) segue immediatamente l'Egitto, che è qui stretto non essendovi che mille stadî dal Mediterraneo all'Eritreo (mar Rosso e golfo Arabico); ma a partir da questo punto la penisola diventa spaziosa e prende il nome di Libia.

CARTA DEL MONDO DI OMERO. (*Composiz. di Mac Carthy*).

« L'Europa sorpassa in lunghezza l'Asia e la Libia, ma non mi sembra possa competere in larghezza. La Libia mostra di essere circondata dal mare, eccetto dalla parte dove confina con l'Asia. I Fenici che la circumnavigarono per ordine del re Nereo d'Egitto, rientrando per le colonne d'Ercole, raccontano che, facendo vela intorno alla Libia, avevano il sole alla loro destra. Questo fatto non mi par credibile, ma può essere che altri lo ammetta.

« Quanto all'Europa non risulta che alcuno abbia scoperto se sia circondata dal mare all'est e al nord. Non riesco pure a capire perchè alla terra, che è una sola, si sian dati tre differenti nomi femminili e perchè si dia all'Asia per limite il Nilo, fiume dell'Egitto, e il Faso, fiume della Colchide, oppure il Tanai (Don) e la Palude Meotide (mar d'Azof); nè ho potuto sapere come si chiamavano coloro che han così divisa la terra e dove abbian preso i nomi che le hanno dato ».

Dell'estremità occidentale al nord dell'Europa Erodoto non altro sa di certo se non che è da quella parte che vien l'ambra e lo stagno, e del bacino occidentale del Mediterraneo nomina solo incidentalmente l'Adriatico, la Tirrenia (Toscana), l'Iberia (Spagna) e la Tartesia (bacino del Guadalquivir), là dove racconta l'istoria dei primi navigatori Focesi.

Viceversa un'esplorazione completa del bacino dell'Istro (Danubio) gli permette di descriverne tutti gli affluenti e di far conoscere i Celti, ultimo popolo dell'Europa occidentale, eccezione fatta pei Cineti (Portogallo). Descrive pure minutamente la Scizia dalle vaste pianure e dai pascoli abbondanti, tagliata da numerosi fiumi oltre il Tanai: accenna alle varie nazioni che la abitano, i Sarmati, i Tissageti, gli Argipeti presso gli Urali, le cui montagne si dice abitate dagli Egipodi, uomini dai piedi di capra, e più al nord da altri popoli che dormono sei mesi all'anno. Ma Erodoto ne dubita, come anche degli Arimaspi che hanno un sol occhio e dei Grifoni che custodiscono l'oro, pur ammettendo l'abbondanza di questo metallo prezioso in tale regione.

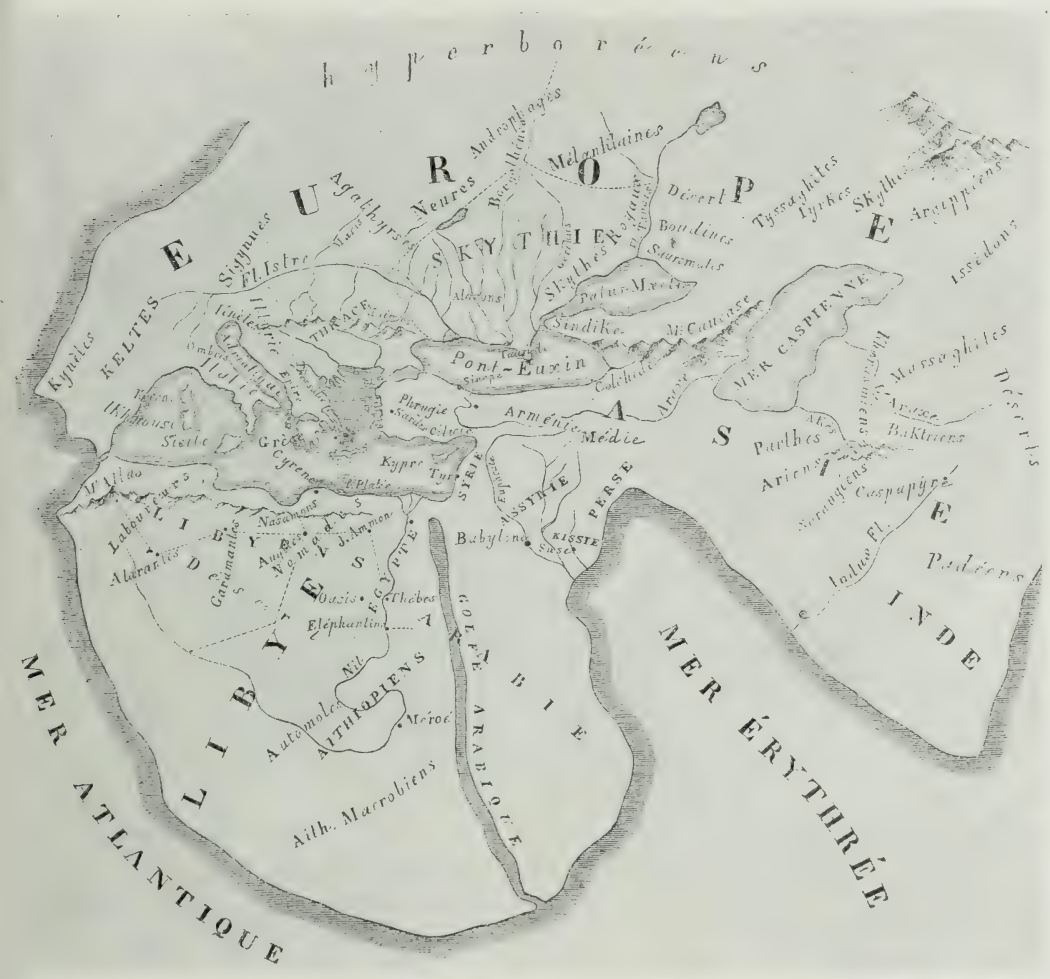
Il Caspio è un mare lungo quanto il percorso che può fare un battello a remi in quindici giorni e la sua maggior larghezza è di otto giornate; il Caucaso è la più grande di tutte le montagne per estensione e altezza.

Vissuto durante il culminare della potenza persiana, Erodoto fa una esposizione dettagliata delle ventidue satrapie dell'impero. L'Arabia è per lui l'ultimo dei paesi abitati; ed egli stesso spinse le sue ricerche delle fonti del Nilo riconoscendone il corso sino a quattro mesi di navigazione. La sua convinzione che scaturisse dalla Libia dividendola pel mezzo, come il Danubio fa dell'Europa, proveniva dalla confusione fattane col Niger.

Erodoto ha pure nozioni del deserto di Sahara, descrivendo una strada che da Tebe conduceva ai piedi dell'Atlante nel Marocco.

Ritenendo l'Etiopia come ultima regione della Libia, il suo mondo di idee positive si era allargato d'un raggio di 1500 chilometri e quello di idee relative d'un raggio di 3000.

Questo grande progresso è dovuto tutto ai suoi sforzi, al suo giudizio penetrante e alla sua vasta intelligenza, poichè moltissimo viaggiò per istudio e moltissimo raccolse per avvedutezza.



CARTA DEL MONDO DI ERODOTO. (Disegno di Mac Carthy).

* * *

Erodoto viene quattrocento anni dopo Omero, Strabone quattrocento anni dopo Erodoto, quando già erano consegnate alla storia le spedizioni d'Alessandro Magno nell'Asia e s'allargavano le conquiste romane dalle Spagne all'Arabia, dalle isole britanniche alle coste africane. Augusto aveva incaricato Agrippa di dettagliare la mappa dell'impero e la carta del mondo conosciuto, che era costata otto anni di lavoro, aveva coperto il muro d'uno dei grandi portici di Roma.

Frattanto s'era formata in Grecia una scuola filosofica che, applicando l'astronomia alla geografia, le dava una delle basi più certe che potesse avere: era la scuola dei seguaci di Platone: per cui la terra è un globo dalla circonferenza di 30 mila chilometri che Posidonio aumentava a 40 mila, misura adottata poi da Aristotile e rimasta ancor oggi nella sua esattezza. I Platonici dividevano la sua superficie in cinque zone, una torrida, due temperate e due glaciali: e, tracciando nella metà superiore del globo un quadrilatero, vi disegnavano l'insieme delle terre conosciute sotto forma d'un'isola avviluppata dall'Oceano, come farà poi Strabone. Per facilitarne lo studio la loro carta era divisa da meridiane e paralleli determinati a mezzo delle indicazioni celesti e che prendevano il loro nome dai principali luoghi che attraversavano: sette ne abbiamo così sulla carta di Strabone: Meroe, Syene, Alessandria, Rodi, Marsiglia, Bisanzio, Erin (Irlanda). Il più notevole dei meridiani è quello che passa per Meroe, Alessandria, Rodi e Bisanzio; gli altri sette sono invece più o meno distaccati fra loro.

« Se havvi scienza degna di un filosofo — scriveva Strabone circa 1900 anni fa — è certamente quella della geografia, cui s'applicarono Omero, Anassimandro, Ecateo, Democrito, Eudossio, Dicaiarco, Eforo e tant'altri, cui successero Erastotene, Polibio e Posidonio ».

Oltre delle opere di costoro, egli si servì per compilare la propria delle relazioni dei viaggi del marsigliese Pizia nei mari del nord sino al Baltico (e che pure Strabone accusò di menzogna come un Cook qualsiasi), di quelli di Evemero nell'Oceano Indiano e degli infaticabili tentativi d'Eudossio per girare l'Africa. Egli stesso si spinse dall'Armenia al Tirreno, dal Ponte Eusino alle frontiere dell'Etiopia.

Strabone non ammette come abitabili che le zone temperate e di queste abitata solo quella dell'emisfero settentrionale che così rappresenta:

« Il senso e la ragione ci assicurano — egli afferma — che la parte abitata è tale, simile a un'isola di 70 mila stadî (11.111 chm.) nella sua maggiore lunghezza e di 30 mila stadî (4762 chm.) nella sua maggior larghezza ». E la paragona a una clamide o mantello greco che si allarga in basso e si restringe al collo. Fissa come termini abitabili, al nord l'Irlanda, respingendo l'asserzione di Pizia che fossero esseri viventi anche nell'estrema Thule, e al sud il parallelo di Cinnamoforo (Abissinia meridionale) a 8800 stadî (1400 chm.) dall'equatore.

La terra, secondo Strabone, abbraccia un gran numero di golfi, di cui i quattro più grandi sono il Caspio, l'Arabico, il Persico e il Mediterraneo; e si divide in tre parti, di cui l'Europa ha la configurazione più irregolare. Ne descrive le singole regioni, facendo correre i Pirenei dal sud al nord e calcolando la lunghezza della Manica a meno di 3000 stadî, ma a più di 2000 e dice dell'Italia che le sue prime terre dal piede delle Alpi sino in fondo al golfo Adriatico sono piane e che il resto forma una specie d'isola lunga e stretta, traversata da altre catene di monti.

Con Strabone le conoscenze geografiche si pos-

LA CARTA DELLA TERRA SECONDO STRABONE. (*Disegno ricostruttivo di Mac Carthy*).

sono calcolare su di un'estensione di 30 mila chilometri quadrati, all'incirca, cioè la metà del vecchio continente, meno d'un quarto delle terre oggi conosciute.

* * *

Durante la notte delle invasioni barbariche in Italia, le arti e le scienze rifugiate a Bisanzio si perdono nelle lunghe e infruttuose discussioni accademiche, nè la geografia fa notevoli progressi. Pare rinascere confusamente solo verso il mille, del qual tempo si hanno i primi esemplari grafici. Riproduciamo la carta geografica trovata in un manoscritto del X secolo e conservata nella « Cottonian Library » di Londra.

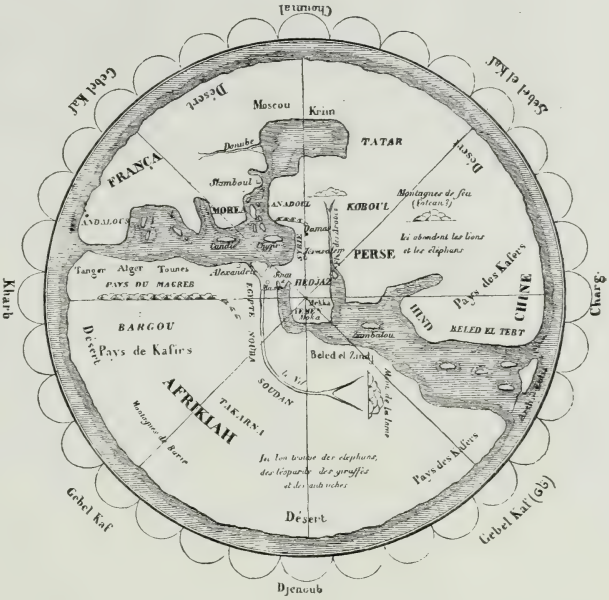
I punti cardinali non vi sono disposti secondo l'uso adottato in antico; il nord è a sinistra e il sud al posto dell' est. L' esecuzione grafica è estremamente imperfetta e vi si possono confondere i Pirenei e le Alpi col mare e i laghi, essendo tutti tracciati con la stessa linea. I nomi dei paesi, delle città e dei fiumi sono parte in latino e parte in anglo-sassone. La terra è rappresentata sotto la forma d'un quadrato piatto rotto dall' Oceano: l'Asia ne è la porzione più vasta, benchè ridotta a metà della sua grandezza; le tribù d'Israele occupano una estensione smisurata di territorio.

Il mar Caspio diventa una baia formata dall' Oceano, la Macedonia è posta sotto la Grecia e Atene di fianco all'Attica; il Monte Olimpo è passato nell' Asia Minore, le colonne d'Ercole vi sono raffigurate come reali, e le isole inglesi si sono spostate all' ovest dell' Irlanda. Nell' Africa abbiamo persino due Nili, di cui uno senza foce.

Evidentemente questa carta è stata compilata da un monaco e ne è prova il posto che vi prendono i luoghi biblici di Babilonia, di Gerusalemme, ecc. Altri esemplari dell'epoca si hanno nel mappamondo circolare tirato da un manoscritto di Torino dell'VIII secolo e supposto del X e in quello di Lipsia dell'XI secolo.

* * *

Nè gli Arabi, che occupavano ancora la Spagna meridionale, sono migliori geografi. Come i loro astronomi interrogavano gli astri invece di seguirne il corso, i loro fisici e chimici cercavano l'elisir di lunga vita e la trasmutazione dei metalli, e i loro botanici scrivevano romanzi meravigliosi sulle piante, così i loro scienziati avevan perduto di vista lo studio indispen-



CARTA ARABA, IN USO PRESSO GLI EGIZIANI.

(*Ricostruzione francese*).

CARTA ANGLO-SASSONE DEL X SECOLO

sabile della natura ed esplicarono degli sviluppi geometrici d'un ordine elevato con disegni infantili.

La più antica mappa araba risale al 1000 e questa che riproduciamo data dal 1150 circa.

Seguendo le indicazioni del Corano, l'autore dà alla terra la forma di un disco regolare, la la cui cintura interna è l'Oceano e l'esterna una catena ininterrotta di monti chiamati « Kaf » dal profeta e qui raffigurati da una successione di mezzi cerchi.

Il centro della terra è la Mecca a cui convergono sei raggi destinati a far conoscere la direzione verso il sacro tempio maomettano da ogni parte del mondo.

Ad eccezione di Mosca, Tangeri, Algeri, Tunisi e Alessandria, le sole città segnate sono quelle sante: Stambul, Damasco, Gerusalemme e il Cairo (el Masr). Dei continenti l'Europa è la meglio trattata, la sua forma mediterranea è quasi distinta, ma non ha rive oceaniche nè catene di montagne, l'Inghilterra è completamente scomparsa. L'Asia ha ancora limiti ragionevoli, mentre l'Africa invade metà del mondo.

Gli elementi alla formazione di questa carta sono attinti, come si è detto, dal Corano; ed è alla religione che bisogna attribuire il perpetuarsi degli errori che contiene; nè gli adoratori di Allah sono i soli che facciano irraggiare i diversi paesi della terra intorno ai loro luoghi santi.

Come abbiamo veduto nella carta del monaco inglese, per gli antichi cristiani Gerusalemme era il punto centrale del globo, e questa idea venne volgarizzata dalla « Historia mundi » dello spagnuolo Orosio del IV secolo.

* * *

Una delle prime carte colorate risale al XIV secolo ed è il mappamondo attribuito a Ranolfo da Hygden, benedettino nel monastero di S. Werberg, nella contea di Chester in Aquitania. Egli è pure autore dell'opera storica « Polychronicon » divisa in sette libri, di cui il primo contiene una descrizione di tutti paesi.

MAPPAMONDO DI FRA MAURO.

Ma le sue idee non sono troppo cambiate da quelle dei cartografi del X secolo; anche qui un informe disegno, dalla nomenclatura volgare dei geografi della latinità con l'aggiunta di nomi particolarmente conosciuti specie del Nord.

Anche Ranolfo stende la geografia dei luoghi biblici su d'uno spazio smisurato, occupando metà dell'Asia e senza alcuna precisione di località: l'Eufrate non ha sbocco, la Mesopotamia ne sta sulla riva destra invece che alla sinistra; l'Etiopia, che segna i limiti del mezzogiorno, si

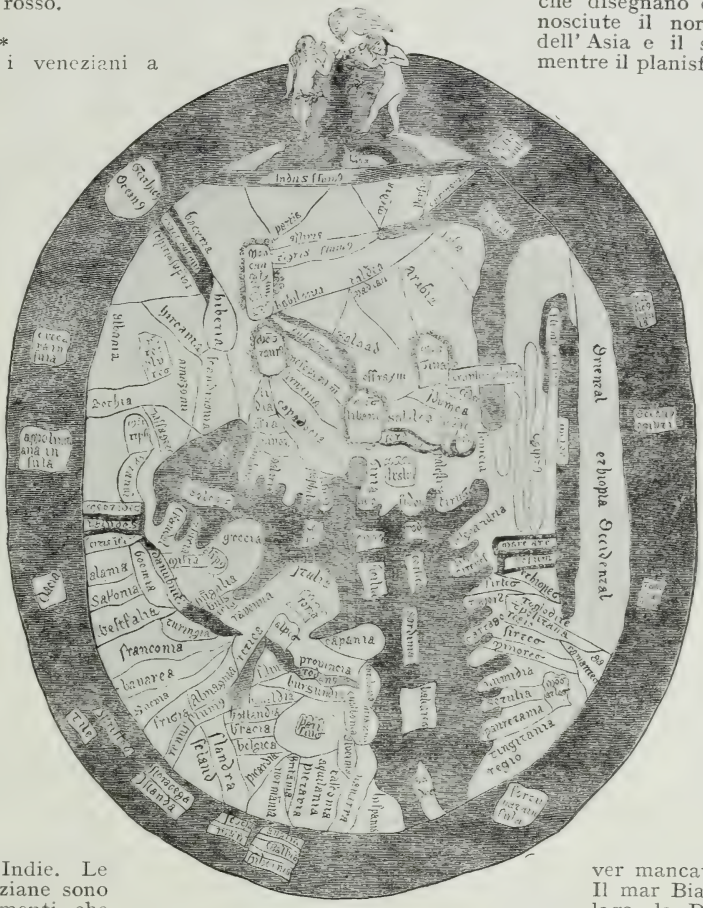
stende lungo le rive di un oceano d'Egitto, e in seguito alla poca larghezza del continente il Nilo è costretto a descrivervi delle curve bizzarre. Un ponte gettato sul Mar Rosso indica il luogo del passaggio degli Ebrei. In Italia campeggiano Roma e Ravenna. L'Oceano, il Mediterraneo e i fiumi sono in questo mappamondo segnati in verde scuro, i confini delle regioni in rosso.

* * *

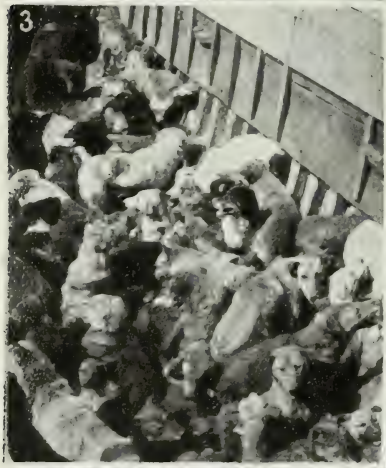
Ma vengono i veneziani a schiudere nuovi orizzonti alla geografia: sono il loro spirito d'iniziativa commerciale e il gusto dei viaggi che impressero a questa scienza l'impulso che preparò le meravigliose scoperte del secolo XV. Ecco le carte che Marin Sanudo aggiunse al suo « Liber secretorum fidelium Crucis » (1321), quelle di Nicola e Antonio Zeno (1380), il mappamondo che don Pedro di Portogallo portò da Venezia (1428) e finalmente il planisfero che re Alfonso V pagò 28 ducati d'oro a fra Mauro e che facilitò la scoperta delle Indie. Le biblioteche veneziane sono ricche di documenti che attestano a qual alto grado quei navigatori eran giunti nelle conoscenze geografiche; ma il più notevole monumento è senza dubbio il mappamondo manoscritto di fra Mauro di S. Michele da Murano, che occupa uno spazio elittico di quasi due metri di altezza per due di larghezza.

Tutto lo spazio, eccettuati i mari dipinti in bleu, è coperto di disegni a penna e di miniature d'oro e a colori: le note, in dialetto veneziano, dimostrano l'immensa erudizione dell'autore e la sagacia con cui approfittò dei lavori più recenti del suo secolo, come i viaggi dei fratelli Zeno e del Querini nel nord dell'Europa, di Marco Polo, del Sanudo, del Conti e di Barbaro nell'Asia, del Cadamosto nell'Africa. Egli lo compiette nel 1459, anno della sua morte e fu chiamato « Cosmographus incomparabilis ».

Per giustificare l'ammirazione destata dalla sua opera basta confrontarla con le carte dello stesso tempo che fanno, a mo' d'esempio, un mare chiuso del mare delle Indie e che disegnano come terre sconosciute il nord dell'Europa dell'Asia e il sud dell'Africa, mentre il planisfero di fra Mauro offre una configurazione molto approssimativa di queste contrade e la continuità dell'Oceano Indiano con l'Atlantico.


Indus fluvius
Arabia
Oriental
ethiopia Occidental
Albania
Persia
Saxonia
Westfalia
Franconia
Lauarea
Suevia
Frisia
Flandra
Belgica
Hollandia
Gracia
Hispania
Provincia
Italia
Sardinia
Sicilia
Cipro
Creta
Rodi
Anglia
Scotia
Hibernia
Dacia
Sarmatia
Tartaria
Tartaria
Tartaria

LA DEPORTAZIONE DEI CANI A COSTANTINOPOLI



Una caratteristica singolare ed indimenticabile che facevasi subito notare all'occhio del turista visitante Costantinopoli, ha finito per sparire anch'essa, eliminata al pari di tante altre dall'onda livellatrice della modernità. I padroni, i numi tutelari, gli spazzini naturali di Bisanzio, i famosi cani insomma della capitale turca, hanno esulato dal loro antichissimo regno, o per meglio dire, ne furono cacciati per provvedimento di polizia che il nuovo governo ritenne indispensabile. Essi furono, ora è poco, deportati ad Oxia, una deserta isoletta del Mar di Marmara.

E' noto che essi avevano fatto la loro entrata in Costantinopoli, assieme all'esercito vittorioso di Maometto II nel 1452. I vecchi turchi professavano per i cani un vero e proprio culto religioso. Da allora occuparono le vie, associati in tribù... autonome. Ma questa costituzione canina, come tutte le costituzioni del mondo, doveva avere una tragica fine.

Da qualche tempo circolavano per la città certi carri portanti dei gabbioni di legno entro cui venivano rinchiusi i malcapitati quadrupedi che si trovavano a tiro delle enormi tanaglie degli accalappiatori.

Una volta trasportati alla loro S. Elena, furono scene di desolazione e di cannibalismo, poichè le povere bestie, ridotte allo stremo dalla mancanza di cibo, finirono per mangiarsi tra di loro. Ed ora se qualche imbarcazione si avvicina a quella spiaggia, fra un cupo e lamentevole risonar di latrati, vede i rari superstiti trascinarsi sugli scogli a fior d'acqua, quasi per invocare aiuto e scampo dalla sorte che li aspetta.

1. Il carro fatale - 2. Pratico funzionamento delle tanaglie - 3. In viaggio verso l'isola di Oxia - 4. Lo sbarco nell'isola - 5. Abbandonati! - 6. L'inutile e disperata attesa.

GLI SGOMBERI

(SAN MARTINO)

I crepuscoli foschi di novembre hanno veduto disperdersi gli ultimi voli degli uccelli migranti con lunghi stridi d'addio ed hanno salutata la partenza sconsolata degli uomini in cerca d'altre terre e d'altro pane.

Siamo pervenuti alla immite stagione dei bisogni: l'epoca nella quale si compiono i più dolorosi cambiamenti nella nostra vita di esseri naturalmente sedentari, checchè si vada dicendo in questa *Rivista*, consacrata alla necessità ed alla vitalità del moto.

Sì, l'uomo è un animale profondamente, essenzialmente sedentario. Tant'è vero che nella storia delle razze, il nomadismo costituisce una eccezione imposta da speciali ed imperiose circostanze economiche ed accettata o piuttosto subìta come una legge *di forza maggiore*.

Quali infatti sono ancora i popoli erranti? I beduini e gli zingari. I primi si spostano secondo che li spinge l'aculeo delle necessità quotidiane in un paese ove la pastorizia non può venir esercitata se non mutando continuamente di sede; gli altri viaggiano in perpetua fuga per il mondo, cacciati dalla propria insofferenza e dalla insofferenza altrui.

Entrambi, sia per ragioni di una economia arcaica, sia per motivi d'una strana psicologia che li rende stranieri e pressochè nemici a tutte le società, vivono due modi di vita ed hanno due maniere d'intendere l'esistenza in opposizione all'ordine d'ogni esistenza normale — e, come eccezione, sembrano fatti per confermare la regola.

La regola vuole che tutte le creature della nostra specie sentano e dimostrino un amore primordiale ed invincibile per la *casa*. L'abitazione è la sede della famiglia ed allo stesso modo che questa forma il primo nucleo di ogni organismo sociale, essa costituisce la prima cellula della patria.

Oh, il viaggiare, il correr lontano verso luoghi nuovi e gente ignorata, la smania di conoscenza e di conquista materiale o morale di cui si compone per tre quarti lo spirito irrequieto del turismo, si spoglierebbero completamente d'ogni loro fascino, quando noi si venisse a smarrire la meta dolce e riposante del ritorno!

Senza la casa che ci aspetta e ci offre di poter riandare con l'animo calmo le vicissitudini passate e le cose vedute, indugiandovisi con la secreta voluttà ravvivata dal contrasto — il movimento ci apparirebbe soltanto come un travaglio insopportabile.

La coscienza di partire *per sempre* ha un aspro sapore di tragedia; solo l'*arrivederci* rasserena il nostro spirito come una carezza.

Ed infine la parola *turismo*, presa nel rigoroso significato della sua etimologia, non presuppone necessariamente un ritorno al punto di partenza? Non vedete forse in queste tre sillabe il profilo delle mura domestiche, il cui ricordo vi segue nelle peregrinazioni e la cui visione vi accoglie al termine, amica festosa e protettrice?

Ebbene, l'importanza che assume l'abitazione nel vivere quotidiano della gente incivilita non appare mai così evidente quanto durante il periodo degli sgomberi.

Nè questo è un paradosso.

Non ci vuole altro che la babele ed il disagio d'un trasferimento per farci apprezzare tutto il tesoro di placido raccoglimento che si cela oltre lo spessore dei muri, entro un ambiente riscaldato dagli affetti ed illuminato blandamente dai ricordi.

La strada col suo tumulto d'opere, col suo torrente perenne di passanti è un poco come la ribalta d'un teatro, ove ognuno recita la propria *parte* nell'infinito dramma della vita.

Essa parla un linguaggio convenzionale ed ha gli atteggiamenti fittizî della scena.

Per conoscere l'anima d'una città o d'un qualsiasi agglomerato umano, converrebbe poter traversare cogli sguardi l'opaco schermo delle pareti domestiche entro cui si svolge la vita reale delle famiglie, come fra le quinte e dietro i scenarî si percepisce la vera vita dei commedianti.

Impresa impossibile oltrechè indiscreta.

I MOBILI TRADISCONO I PIÙ GELOSI SEGRETI DELLE FAMIGLIE.

Ciò nonostante i curiosi e gli studiosi possono confortarsene. L'epoca degli sgomberi offre loro, sotto questo rapporto, un compenso sufficiente. Il San Martino ed il San Michele operano il miracolo di scoperchiare le case e di gettare alla rinfusa sulla via quel bagaglio rivelatore che è la mobiglia e la suppellettile di casa. E' da tale osservazione, un' osservazione facilissima del resto, che si traggono le informazioni atte a spiegare cento atti sociali che prima apparivano indecifrabili ed incoerenti.

Onorato Balzac, il gran mago che vide e descrisse l'intimità privata di tutto un popolo e la cui facoltà di documentazione non doveva al postutto eccedere i limiti dell'umano, ha certo dovuto provare le proprie mirabili facoltà d' induzione in simili circostanze. Vi sono dei segreti che gli uomini sanno conservare gelosamente, ma che i mobili possono tradire.

Un San Michele di piccoli borghesi.

Lo sgombero di una famiglia operaia.

* * *

Procediamo tuttavia con ordine.

In Milano l'epoca degli sgomberi è fissata principalmente alla fine di settembre. Una consuetudine della quale sarebbe difficile rintracciare le origini, fissa il cambiamento di dimora per il giorno di San Michele. Il perchè di questo ufficio affidato al capo delle forze armate dell' Empireo, si ricercherebbe invano in una ragione d'indole storica, sacra o profana. Se fossero lecite delle ipotesi leggere e fantastiche su questo tema ci sarebbe agevole associare le gesta del fiammeggiante guerriero il quale fu incaricato della cacciata di Lucifero dal cielo e di altri sfratti minori, all'esodo degli inquilini esulanti dai rispettivi domicili per insolvibilità. Ma nè gli inquilini hanno di solito la superbia ribelle dell'angelo caduto, nè il padron di casa vanta la longanime misericordia del Padrone dell'universo di fronte ai proprî debitori.

Da alcuni si opina che S. Michele fosse il protettore dei Longobardi e vuolsi ravvicinare la loro entrata in Pavia compiutasi precisamente in un giorno dedicato a questo santo, con tutto ciò che si riferisce alla presa di possesso d'un nuovo dominio. Ma anche questa appare una ipotesi troppo problematica per reggere ad un severo esame critico.

Comunque, l'usanza di cambiar casa in questa ricorrenza, non ha bisogno di un autentico stato civile per essere più autorevole presso il popolo milanese. A Milano, sebbene gli sgomberi si verifichino anche alla fine di Marzo, di Giugno e di Dicembre, San Michele rimane il patrono ufficialmente riconosciuto dei mutamenti di domicilio, e mai forse egli ha avuto più numerose turbe di fedeli, come in questi tempi di crisi per gli abitatori di alloggi affittati, tempi nei quali l' inquilino cerca febbrilmente e quasi sempre invano di recar sollievo alle proprie condizioni mutando casa, come l'infermo dantesco tenta sfuggire all' affanno del suo male cambiando fianco sul letto di pena.

D'altra parte, in qualunque epoca dell'anno si compia il pellegrinaggio de' suoi mobili, egli vi dirà sempre che *ha fatto San Michele*, alla stessa guisa che gli abitanti della campagna in Lombardia ed in Piemonte vi diranno d'aver fatto *San Martino*.

Vi ricordate la breve apostrofe d'esortazione lanciata alle sue truppe dal Re Galantuomo un momento prima che s'aprisse il fuoco d'una battaglia che fu assai probabilmente la più decisiva per le future sorti della Nazione italiana?

UN SAN MICHELE.... DI PRIMA CLASSE.

Espressa nel rude e colorito idioma del suo Piemonte, la frase laconica di Vittorio Emanuele significava: Prendiamo San Martino o toccherà a noi di fare San Martino.

Essa non aveva certo la nobiltà grandiloquente dei discorsi che Tito Livio attribuisce ai Consoli romani nè il lirismo imaginoso delle improvvisazioni napoleoniche. Ma parlava bonariamente al cuore de' suoi soldati. Ed i suoi soldati la compresero. Era la battaglia, lo sforzo, il rischio supremo in nome dei penati. Mai il concetto della Patria ebbe un commentario più umano e più commovente.

San Martino nei riguardi dei trasferimenti di abitazione è dunque — come abbiamo detto — un nume rurale. Nume meno «osservato» dell'altro suo collega cittadino, ma per questa ragione appunto, più malinconico. Poichè per i contadini, tenaci conservatori per natura e per tradizione, il dover cambiar di casa rappresenta il più delle volte una sventura, essendo sovente occasionato da rovesci di fortuna.

La data — 11 novembre — ha un valore rigorosamente economico. E' intorno a quest'epoca infatti che l'anno agricolo si chiude e che vengono iniziati i lavori a preparazione del futuro raccolto. I contratti si stipulano, si sciolgono e si rinnovano.

A San Martino si spilla il tino, dice un vecchio proverbio e prova un ancor più antico costume. San Martino è giorno dedicato alla celebrazione di una festa d'abbondanza. Ne è rimasta l'abitudine in alcune parti d'Italia, massime negli Abruzzi e nel Veneto. Ma è pure il momento in cui si ricapitola l'annata: si fa il bilancio.

Lo sparuto bilancio del contadino non ha bisogno di grandi e complicati conteggi. L'attivo lo si vede — quando c'è — in cantina, nella stalla, sul granaio. Il passivo si presenta nella persona del padrone, del fattore, dell'agente fiscale, dell'usciere. E se questi due capitoli non riusciranno ad accordarsi, se il pareggio non verrà raggiunto, il lavoratore non avrà altra uscita... se non quella della porta.

Caricherà le sue povere masserizie sopra un carro ed andrà in cerca d'un altro tetto sotto il quale crescere la propria famiglia e d'un altro pezzo di terreno sul quale siagli permesso di continuare la fatica per cui è nato e mercè la quale deve campare.

E' con un senso di tristezza che si vedono passare quei convogli disperati.

La carretta portante qualche madia, qualche cassapanca rozzamente scolpita, un saccone che perde dall'ampio addome sventrato gli intestini di paglia o di fogliame secco, assume l'apparenza d'un rottame in balìa di qualche cieca tempesta ed intorno si riuniscono i membri della famiglia «sgomberante» con nello sguardo lo smarrimento dei naufraghi.

Prescindendo dal dolore che affligge ogni vinto, è in quei volti la sofferenza del rimpianto, il sentimento dello *strappo* che li ha tolti dal luogo ove son nati ed ove speravano di morire come eran morti i loro vecchi.

Non altrettanto sconsolata forse è la partenza dell'emigrante, il quale, nel lasciare il proprio villaggio, si sente animato e sorretto dalla lusinga di *far fortuna* e di reintegrare al ritorno i proprî beni. Che importa la distanza?

L'America è remota, ma la mente del contadino non è in grado di valutare la lontananza oltre i confini della casa e del campo che furono suoi.

Più vario d'aspetti e di cause, quasi direi più gaio d'episodi e d'estetica è invece lo sgombero fatto in città.

L'uomo che vive nel turbinoso oceano d'una metropoli è dotato d'uno spirito di maggior combattività. I mutamenti non lo turbano chè vi

ha fatto ormai l'abitudine come ad una regola cotidiana.

Il cambiar casa è diventato ormai un atto abbastanza frequente per produrre altra commozione all'infuori del fastidio d'un lavoro non rimunerato.

Diremo noi con questo che il cittadino è meno amante del focolare domestico? Già intanto anche questa locuzione è entrata nella categoria delle metafore. Il focolare così allegro, così decorativo, così loquace e comunicativo, col caldo delle sue braci ed il scintillante e crepitante bagliore delle sue vampe, ha ceduto il posto alla stufa, al gas, al termosifone.

Ma a parte codesta riflessione, è innegabile che anche l'uomo di città si sente attaccato al cantuccio di mondo ove egli ha il proprio regno e che gli appare quale una tepida e fiorita oasi di pace in mezzo a quel frenetico e gelido deserto d'uomini che è un grande abitato. Solo che la *casa*, per lui, non è rappresentata propriamente dall'appartamento cedutogli dietro una congrua somma d'affitto (congrua, si capisce, per il padrone a cui spetta di dettar patti in questa materia); ma bensì dai mobili domestici convenientemente disposti, qualunque ne sia la sede. Perchè no?

Forsechè tutti gli appartamenti che sono a portata di una borsa determinata non si assomigliano, ora che le case vengono costrutte secondo criteri e disposizioni identici, quando analogo ne sia l'uso a cui vengono destinate?

Oggigiorno si è perduto l'uso di confezionare su misura. Tanto gli abiti che le case si trovano bell'e fatti. E data la difficoltà di incontrare tanti gusti disparati, così gli uni che le altre vengon preparati press'a poco su un taglio e su una linea medesima.

Così, in qualunque punto della città si scelga la propria dimora, ed a qualunque piano, essa serba una invariabile identità di fisionomia, basti dire che ad ogni cambiamento voi, per lo più, ritrovate immutata perfino la topografia delle camere.

Senza contare che è sempre lo stesso sordo brusìo che sale su dai gorghi profondi della città in moto, sono sempre i soliti rombi di tramvie più o meno attutiti dalla lontananza, i medesimi fragori di carri rotolanti sugli acciottolati, le medesime voci, i consueti motivetti musicali che, pestati sul pianoforte, gnaulati dal violino, gargarizzati entro il grammofono, vi raggiungono traverso i muri sottili dagli appartamenti finitimi e vi amareggiano i giorni e le notti con straziante insistenza.

Il «San Martino» di Benestanti in Lombardia.

Così il cambiare d'abitazione, oltre ad essere una ineluttabile necessità dell'ambiente, non presenta neppure gravi e vere ragioni di rimpianto nostalgico.

Che fare? La città è un vortice in cui tutto si muove, tutto si agita in un giro vertiginoso di cose, d'uomini, d'azioni e d'eventi.

Guai a tentare di rimanere immobili! Si sarebbe travolti immediatamente.

Così, ad esempio, gli operai ed i piccoli borghesi che una volta abitavano i quartieri centrali — dovettero portarsi alla periferia come se vi fossero scaraventati da una specie di forza centrifuga. E man mano che la città si espande nella vasta pianura irta di alti comignoli fumanti,

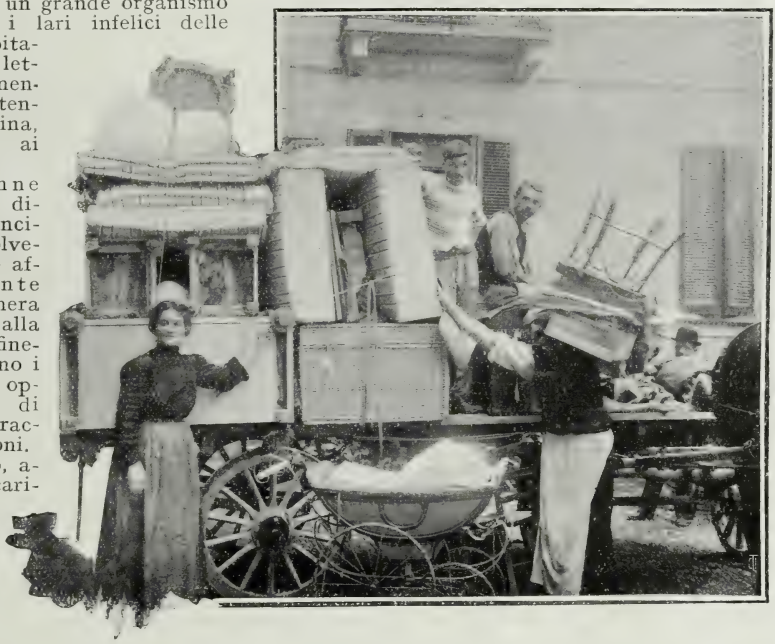
man mano che gli affitti delle case raggiunte dalle più importanti arterie cittadine salgono di prezzo, gli inquilini ne sono snidati e lasciano il posto a nuovi occupanti, in un rimescolio formidabile che testimonia il laborioso ed inquieto stadio di formazione del grande centro, con tutte le lotte, gli appetiti, le conquiste e le frane che gli sono caratteristici.

Ed è per questo che a Milano sopratutto, dove tale fenomeno più tipicamente si manifesta, la settimana che precede o segue il San Michele presenta uno spettacolo singolare di mobiglia errante per le vie, di suppellettile in viaggio, condotta con tutti i mezzi di trasporto secondo le facoltà finanziarie di turismo a disposizione dei relativi proprietari.

A canto ai portoni delle case sostano dei carri d'ogni foggia e dimensione sui quali s'accumulano pezzo per pezzo come le membra di un grande organismo scomposto i lari infelici delle moderne abitazioni: dalle lettiere monumentali agli utensili di cucina, dai tavoli ai quadri.

Le donne spettinate, discinte ed incipriate di polvere, corrono affannosamente da una camera all'altra, dalla soglia alla finestra. Seguono i portatori, opprimendoli di ordini e di raccomandazioni.

— Piano, adagio per carità! Attenti allo spigolo; così non ci passa. Mio Dio che cos'è caduto? Guardate che quella gamba si rompe! (si capisce che si tratta sempre d'una frattura di competenza del falegname e non già del chirurgo).



....S'ACCUMULANO, PEZZO PER PEZZO, I LARI INFELICI DELLE MODERNE ABITAZIONI.

Gli uomini (intendo parlare di quelli di casa) si danno intorno per rendersi utili in qualche modo, cercando di aiutare, di dar consiglio, discutendo, gridando e sagrando. I facchini si caricano sulle larghe spalle la mole pesante ed angolosa degli armadi, dei paglericci, dei comò — e, con le reni inarcate ed il passo cauto avanzano traverso le porte, lungo i corridoi, giù per le scale, badando ad evitare ogni urto ed.... a far presto. Termini che di rado si conciliano sì che le contraddizioni scoppiano brutalmente e fragorosamente in... frantumi di specchiere ed in angoli di mobiglia sbocconcellati. A tali lamentevoli catastrofi sono strida che partono direttamente dalle viscere materne delle padrone le quali non sanno come rassegnarsene.

Oh, quel mobile, era il documento superstite di tre generazioni! Non meritava di fare una fine così inonorata.

Basta: come Dio vuole tutti gli abitatori di legno, di metallo, di carta e di tela che si addossavano da qualche anno alle confidenti pareti contro cui hanno lasciato una lieve impronta polverosa, sono «imballati» nel carro che li deve condurre al nuovo destino.

Le stanze rimangono vuote ed appaiono in tutta la desolazione della loro miseria che un'ora prima tanti pietosi espedienti erano riusciti a mascherare.

Brandelli di tappezzeria pendono lacerati, scoprendo le tristi piaghe d'un muro scrostato qua e là e ferito da chiodi infissi con mano inesperta. Al suolo giacciono in un confuso abbandono di saccheggio qualche ciarpame di stracci e di giornali vecchi, una scarpa scalcagnata, un cappello sbertucciato, un manico di casseruola, una trappola per i sorci resa inservibile dalla vetustà e dalla ruggine, una rovina informe di stecche e di cenci che ricorda vagamente un ombrello e qualche altro oggetto di impossibile identificazione.

Ecco le vestigia di un periodo non indifferente di esistenza ivi trascorso da una famiglia, ecco quanto resta di un ciclo intero di storia intima fatta di chi sa quali e quanti elementi di gioia e di dolori, di vittorie e di disperazioni.

Poscia la scopa farà giustizia degli ignobili residui, il proprietario dello «stabile» provvederà a rattoppare gli strappi della tappezzeria, a scialbare la cucina, a turare le falle dei muri ed i sopravvenienti si troveranno entro delle camere immemori d'ogni vita precedente e mute come pagine bianche. Solo l'impassibile eco, che suol rimbombare nei locali vuoti, risponderà alle loro interrogazioni.

Fuori intanto, ad ogni passo, ci si imbatte in un *San Michele*. Quelli più ricchi, che chiameremo di prima classe, viaggiano in incognito confortabilmente accomodati entro sesquipedali bauli sorretti da quattro ruote, vere arche di Noè trascinate solennemente da certi cavalloni le cui forme massiccie ed atletiche sembrano plagi flagranti a danno della razza bovina.

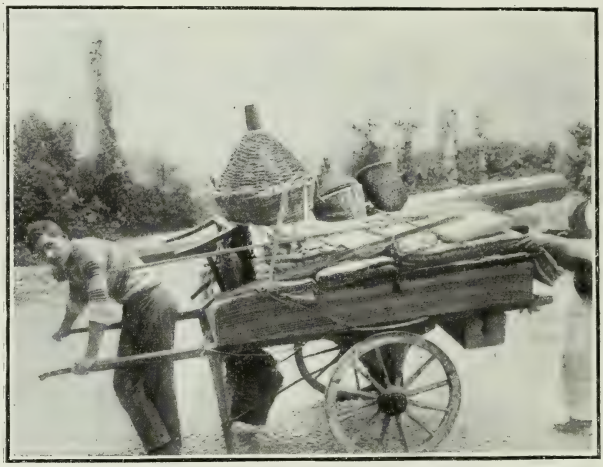
Ma non tutti possono permettersi il lusso di uno sgombero... di prima classe. Tanto più in un periodo nel quale le Società pei trasporti sono assediate da tante richieste.

Le borse modeste si accontentano d'un *camion* ordinario, o anche d'una volgare carretta a due ruote. Dall'alto dei cumuli in cui si trovano accatastati alla bell'e meglio, i mobili ostentano un'impudicizia, che sembra vendicarsi dei lunghi mesi di clausura e di riserbo contegnoso a cui erano stati condannati nel seno di famiglie ammodo.

Pare che ognuno d'essi tenti divincolarsi dalla stretta del vicino, per mostrarsi, per gridar forte ai passanti la propria presenza.

Qua è un armadio che caccia fuori la testa fra due materassi spalancando i vani dei cassetti come bocche sdentate in atto di stupore, là è un cesto da lavoro che si abbandona fra le braccia compiacenti d'una poltrona, una sedia incrocia scandalosamente le gambe con tavolino, una morbida ottomana dà maliziosamente di gomito ad uno scrittoio austero, la libreria non sdegna intrattenersi in amichevole conversari con la credenza di cucina e la culla ninna entro il proprio cavo una gran bambola dai capelli arruffati e dal naso rotto.

Inoltre le cose più varie vi stanno riunite in eterocliti accozzi. I vasi di fiori inalberano i loro pennacchi verdi accanto ai tegami, i fiaschi dondolano legati ad un tubo di stufa ed i quadri sono accoppiati secondo la sorte che loro destinano le dimensioni rispettive, cosicchè non è raro che lo spiantato commerciante dell'oleografia popolare, colui che ha *venduto a credito*, si trovi a confidare l'odissea delle sue disgraziate speculazioni all'immagine di Garibaldi, e che *Turiddu* della *Cavalleria Rusticana* alzi il «bicchiere scintillante» in faccia alla Madonna delle Sette Spade.



....In mancanza di cavalli, si sono posti volonterosamente fra le stanghe i più forti....

Il carro è seguito per lo più da una carrozza entro cui prendono posto oppressi d'ogni sorta di pacchi i non invidiabili mortali a cui appartiene quell'emporio ambulante verso una nuova nicchia ove posare stanco e slabbrato per qualche anno ancora. I figli recano in mano come una torcia la gruccia del pappagallo, le ragazze sorvegliano con occhio amoroso la gabbia dei canarini e la mamma tiene in grembo il micio che alza di tanto in tanto il muso esterrefatto da tanto trambusto.

Ma lo sgombero del povero e dell'operaio è più scevro d'angoscie e meno macchinoso d'apparati. Mediante una giornata di vacanza dall'opificio, uomini, donne e fanciulli hanno fatto discendere dal quinto piano i loro pochi e rozzi *effetti*, li hanno ammucchiati ad uno ad uno su un veicolo purchessia, tra le stanghe del quale, in mancanza d'un cavallo, si sono posti a tirare volonterosamente, dandosi il cambio, i più forti della tribù.

E la faccenda si è spicciata in poche ore, sia che si tratti di avviarsi verso la dimora fissata, sia che faccia mestieri, in mancanza di questa, di ricoverare il patrimonio domestico nell'edificio che il Comune offre ai mobili di coloro che sono rimasti senza casa. Sconsolata prospettiva per degli esseri umani che si trovano ad un tratto ridotti estranei nella città enorme, indifferente ed ostile.

Fortuna che i milanesi la considerano e vi si acconciano con sufficiente filosofia. Che volete? E' la crisi degli alloggi, o meglio la crisi degli inquilini.

Beati quei tempi in cui era possibile, quando per una ragione qualsiasi fosse venuta a mancare la pecunia, far San Michele «in punta di piedi», abbandonando la casa vecchia insalutati ospiti ed entrando nella nuova senza tante formalità ed imposizioni gravose di pagamenti anticipati e di contratti leonini.

Ah, la crisi degli alloggi! E' la giaculatoria, il commento d'attualità, il principio e la forza motrice di ogni odierno sgombero nelle città popolose.

Quando finirà essa? Verrà un giorno in cui l'inquilino, alleggerito della pesante croce di cui è Cireneo non soltanto nell'epoca del San Martino e del San Michele, ma durante tutto il corso dell'anno, potrà votare maggiore fedeltà alle mura che lo accolgono e lo proteggono?

Noi speriamo.

Allorchè lo spazio sarà interamente dominato dai mezzi di trasporto, allorchè l'urbanismo verrà debellato dalle rapidissime comunicazioni che ci porteranno facilmente ed in pochi minuti a decine di chilometri lontani dalle stipate e disputate case cittadine, allorchè tali comunicazioni, coefficiente essenziale di civiltà, saranno venute a portata di tutti e d'uso pubblico, come l'istruzione, l'illuminazione e la pulizia — gli sgomberi saranno assai più rari ed assai meno dolorosi.

Non lo dicevo io che l'uomo è un animale sedentario quando pure si sforzi di aumentare il proprio potere di moto — anzi precisamente per questo?

SILIO CARPANI.

Diploma di Benemerenza per tutti i Soci del T. C. I. che presenteranno nel 1911 almeno un nuovo socio colle norme indicate nell'interno.

IL DIRIGIBILE « AMERICA » NELL'ATTO DI ABBANDONARE ATLANTIC CITY PER IL SUO TENTATIVO.

Le due "Traversate"

Comparazioni in tema di turismo aereo.

E' accertato che la navigazione aerea, con qualunque sistema realizzata, va orientandosi sempre più sensibilmente verso il grande turismo.

Infatti se facciamo astrazione dalle esperienze e dai tentativi di assoggettare aeroplani e dirigibili agli scopi della guerra, noi constatiamo che una gran parte delle manifestazioni aeree, dalle più meditate alle più temerarie, si rivolgono ad uno solo scopo: quello cioè di preparare e di affrettare l'epoca dei lunghi viaggi per via atmosferica. Poichè non è possibile concepire delle ali degne di questo nome senza la possibilità di farne uso in modo di abbreviare le distanze.

Così dimostrano i *raids* aerei effettuatisi in Francia or sono pochi mesi e che ebbero il titolo, l'uno di «Circuito dell'Est» e di «Concorso Parigi-Bruxelles» l'altro; così dimostravano la *Traversata delle Alpi* in aeroplano indetta in occasione del Circuito Aereo di Milano e le coraggiose scorribande operate in ogni senso per la Francia, per l'Inghilterra, per la Germania ed ultimamente entro lo stesso territorio nostro, dai dirigibili di ciascuno di questi paesi: escursioni il cui affidamento non è dubbio ad onta dei frequenti insuccessi e le perigliose disavventure.

Tra tutti questi conati ineguali di esito e di proporzioni, certamente quelli che ebbero, come indice di un pubblico stato d'animo, un'importanza maggiore, furono il valico delle Alpi in aeroplano e la progettata e tentata Traversata dell'Atlantico in dirigibile.

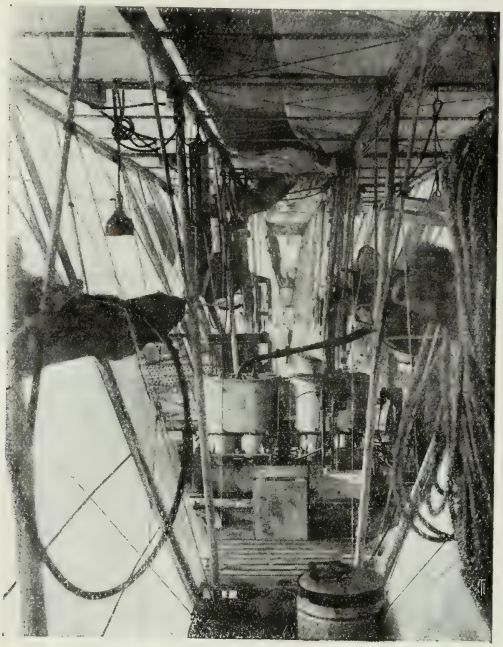
Noi non vogliamo qui abbandonarci alla voluttà teorica di una disquisizione comparativa fra i due metodi di navigazione aerea, per desumere dai due grandi fatti ai quali accenniamo, gli argomenti coi quali attribuire la superiorità piuttosto al più pesante che al più leggero dell'aria.

Il quesito è ancora molto controverso e in questa materia noi non potremmo del resto che esprimere delle opinioni e vedute affatto personali. Piuttosto il lato dei due avvenimenti che vale la pena, dal nostro punto di vista, di essere soggetto di un serio ed istruttivo parallelo, è quello che si riferisce all'organizzazione ed alla preparazione di essi.

Grandioso senza dubbio era il fine che si proponevano gli ideatori di entrambi i disegni. Ed all'arditezza dello scopo si aggiungeva l'audacia dei mezzi.

Coloro che pensarono e progettarono la Traversata delle Alpi avevano in animo di abbattere,

nei rispetti dell'altezza, l'ultima barriera che ancora opponevasi al dominio degli aeroplani. Voleva essere una dimostrazione, un incoraggiamento, uno sprone. Contava di confortare



La camera delle macchine, all'interno della navicella del dirigibile « America ».

i contemporanei con la misura d'una nuova potenza acquisita agli uomini, perchè essi osassero e si sforzassero di aumentare questo nuovo patrimonio di civiltà perfezionando i mezzi di cui ora dispongono. Voleva significare una presa di possesso piena ed incontrastata di un elemento inesplorato — ed era naturale che nulla si trascurasse affinchè questa esplorazione riuscisse meno possibile irta di incognite e più scevra di insidie e pericoli.

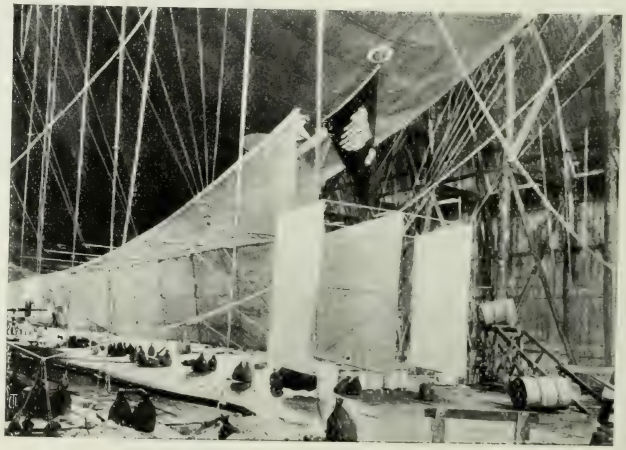
Coloro che vi si accinsero e coloro che prepararono la grande audacia, erano uomini i quali conoscevano la grande temerità dell'atto che trattavasi d'intraprendere. Ma essi avevano studiato in tutte le sue parti il complesso problema e si prevedeva che non sarebbero stati sorpresi ed inermi contro l'ignoto.

Segnalazioni attuate con tutti i mezzi che potevano fornire l'ingegnosità umana erano state stabilite lungo tutto il percorso: lunghe, profonde e coscienziose osservazioni aerologiche avevano di parecchio preceduto il volo meraviglioso per saggiare le regioni atmosferiche che esso doveva attraversare e per assicurare l'esploratore di quel nuovo territorio contro impreveduti ostacoli e repentine violenze da parte del vento. Ed infine un esercito regolare e volontario, a comporre il quale contribuì il buon volere delle Autorità e l'entusiasmo solidale e simpatico di una benemerita folla sportiva, fu disseminato lungo tutto il tragitto, pronto ad accorrere a recare aiuto e salvataggio ai pericolanti. Certo l'impresa presentava ancora un'ardua imponenza di difficoltà. Le forze umane sono sempre scarse in confronto alle potenze della natura: ma tutto ciò che umanamente si potè escogitare e fare in questo senso, fu pensato e tradotto in pratica.

Ben diverse considerazioni offre invece l'esame delle circostanze nelle quali si svolse l'abortito tentativo della traversata dell'Atlantico per mezzo del dirigibile *America* e del suo equipaggio. E sì che del tempo era trascorso dall'annuncio all'esecuzione del progetto; e sì che i mezzi finanziari alla portata degli uomini in due nazioni così differenti di risorse, non offrono confronto possibile.

La Traversata dell'Atlantico si doveva svolgere sotto il patronato di giornali del cui potere economico è difficile farsi un approssimativo concetto nel nostro paese. Ebbene, con tutto ciò, nulla o quasi venne preveduto e provveduto per rendere meno aleatorio l'esito di questo esperimento.

Notiamo innanzitutto che l'areonave destinata ad una così memorabile dimostrazione, era tutt'altro che pari all'assunto. In Europa abbiamo dei dirigibili che vantano al loro attivo quanto di più moderno l'ingegno umano abbia creato negli ultimi tempi ad agguerrire l'aeronautica e da redimerla da quella caratteristica passività alle forze dell'aria, che fu si può dire il suo vizio d'origine. Si poteva almeno pretendere che il veicolo destinato ad un simile viaggio fosse, se non superiore a tutti gli altri analoghi, almeno pari ad essi. Invece tutti sanno che l'*America* consisteva in un apparecchio di gran lunga superato in tutti i congegni di cui componevasi il suo organismo. Chiunque abbia un' elementare pratica di dirigibili, non poteva nascondersi la sproporzione fra l'entità della macchina e la grandezza del compito. Poteva un vascello aereo, sviluppante in condizioni normali non più di 40 chilometri all'ora di velocità, avventurarsi sull'immensa distesa dell'Atlantico e sfidare le violente correnti che battagliano perennemente in quelle deserte solitudini?



Gli organi timonieri dell' « America ».

Ma a parte questo rilievo, perchè gettarsi leggermente ad un tale sbaraglio senza prima assumere informazioni sulle condizioni del mare e del cielo per mezzo di un breve saggio di esperienze aerologiche? Perchè, prima di lan-

ciare degli uomini in braccio al caso, non prendere delle precauzioni che avessero fornito una larva di garanzia per la salvezza dell'equipaggio, in caso di naufragio? Che cosa sarebbe costato agli organizzatori il noleggio di una nave incaricata di seguire il corso errabondo di quegli uomini destinati forse a rimanere sospesi per tanti giorni fra il mare e il cielo?

Nè ciò basta: allorquando si vuole servirsi di un qualunque strumento ad un dato scopo, è regola di intuitivo buon senso il provare, mediante iniziali tentativi di minore portata, la efficienza dei mezzi di cui si dispone. Perchè il Welmann ed i suoi compagni non si curarono minimamente di acquistare una certa conoscenza e padronanza della loro aeronave, sperimentandone le qualità ed i difetti con qualche escursione preliminare?

Dice la cronaca del fatto che il pallone fu vulnerato precisamente in ciò che si credeva avesse dovuto costituire la sua principale forza. Vogliamo parlare di quel famoso equilibratore che fu presentato come un trovato di assoluta originalità e che non era in fondo se non una cattiva applicazione del «guide-rope» usato per i viaggi al di sopra del suolo e modificato in varî modi per le traversate marittime. A nessuno però venne in mente di assicurarsi precedentemente del funzionamento di questo ordigno col fare una breve corsa sul mare, stendentesi a poca distanza da Atlantic City o quanto meno coll'indirizzare il volo dell'*America* verso qualche specchio d'acqua ove non avrebbe avuto bisogno che di descrivervi pochi solchi, per persuadersi della grottesca impraticità di quell'ordigno.

VEDUTA DELLA NAVICELLA CON SOTTO SOSPESO UN CANOTTO AUTOMOBILE.

Così avvenne che, sebbene il viaggio si sia compiuto nelle più favorevoli circostanze atmosferiche augurabili a dei valicatori dell'Atlantico, sebbene nessun impeto di vento si sia abbattuto a contrastare la marcia del dirigibile, esso non fu mai neppure al principio della sua peregrinazione un dirigibile veramente detto, giacchè la forza dei motori non potè per un solo istante renderlo indipendente dal capriccio degli elementi e farlo obbedire alla volontà che lo guidava, o per dire più esattamente, che avrebbe dovuto guidarlo. E l'*America* se ne andò così, passivo come uno sferico qualunque, come un qualunque rottame galleggiante sulle onde, trascinato non già dall'aria, ma dall'acqua da cui non seppe mai staccarsi.

V'è, fra questo risultato e la superba promessa di attraversare l'Oceano, un divario così grande che non ci potrebbe trattenere dal sorridere, se l'insipienza da cui fu condotto tutto questo affare, non ci inspirasse piuttosto un senso di indignazione.

E' verosimile supporre che un ideatore della Traversata dell'Atlantico avesse la benchè minima speranza di condurre a termine il grande viaggio, come egli dava a credere, se neppure il totale carico delle provvigioni e del combustibile, non erano bastanti a soddisfare i bisogni del periodo di tempo strettamente necessario per la Traversata?

Evidentemente tutto ciò legittima la supposizione trattarsi piuttosto che della strombazzata dimostrazione pratica e scientifica di navigazione aerea, a cui si voleva dar luogo, di un *bluff* giornalistico il quale non aveva altro fine se non la montatura di un avvenimento fatto per *lavorare* sapientemente i lettori sempre amanti del sensazionale. Eppure vedete mo' la atroce ingiustizia della sorte!

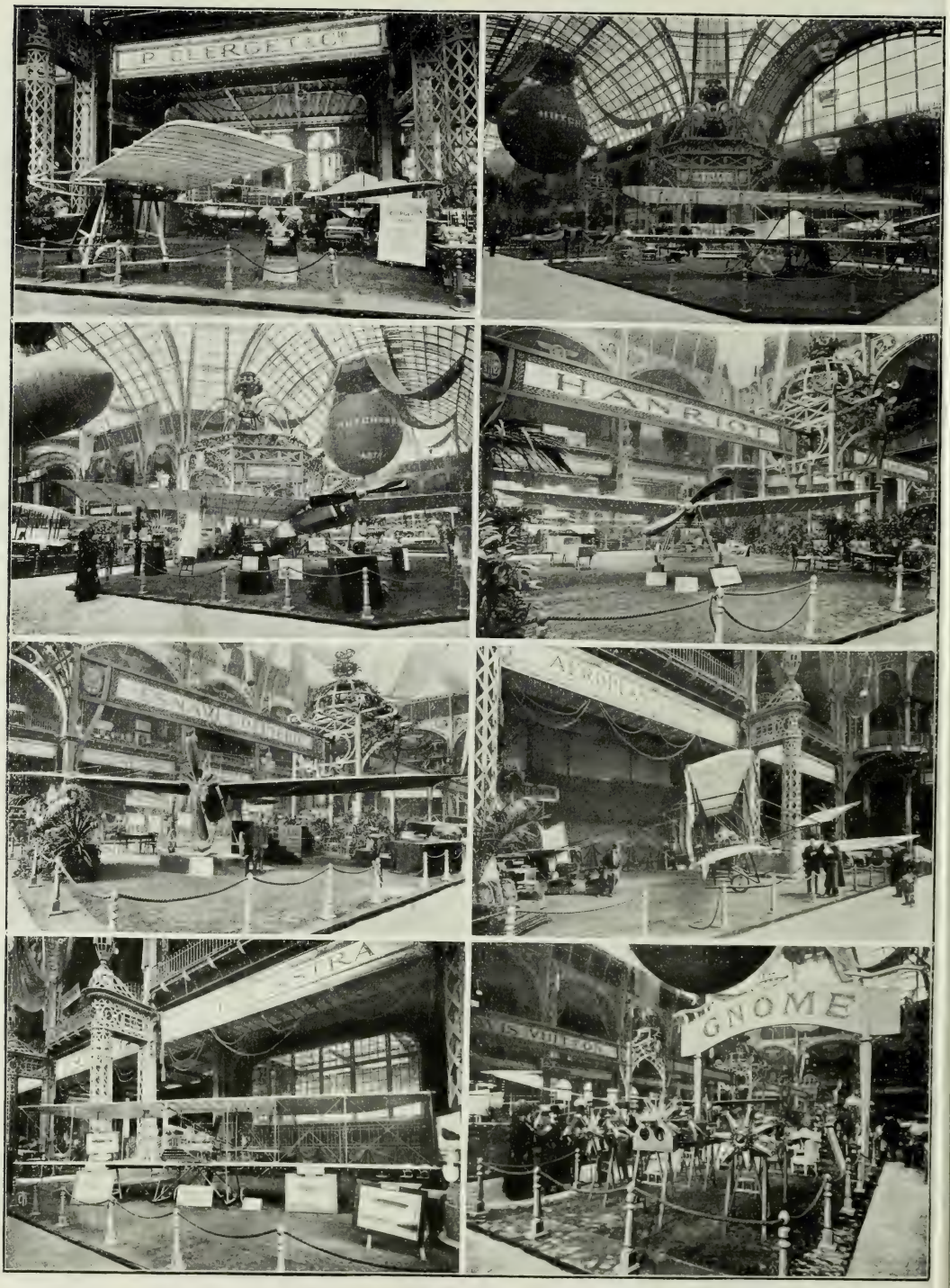
L'equipaggio dell'*America*, scaraventato alla ventura lungi dal proprio tragitto e fuori da ogni zona percorsa dalle navi, ebbe la fortuna di uscirne incolume, con un naufragio il quale non ebbe altra conseguenza che la perdita del pallone; Chavez, dopo di avere risposto alle aspet- del mondo travalicando le eccelse giogaie delle Alpi, venne stroncato da uno stupido ed accessorio incidente di «atterramento».

La differenza fra questi due destini ci offre materia di amare riflessioni che risparmiano, non prestandovisi nè l'assunto di questo articolo, nè la ristrettezza dello spazio che ci è consentito.

Ciò che ne premeva era soltanto di esaminare dal punto di vista pratico due eventi dei quali, per la loro portata, non poteva a meno di interessarsi il Touring Club, che al turismo aereo offre i voti de' suoi 80.000 soci e gli studi e le esperienze delle sue competenti e zelanti Commissioni.

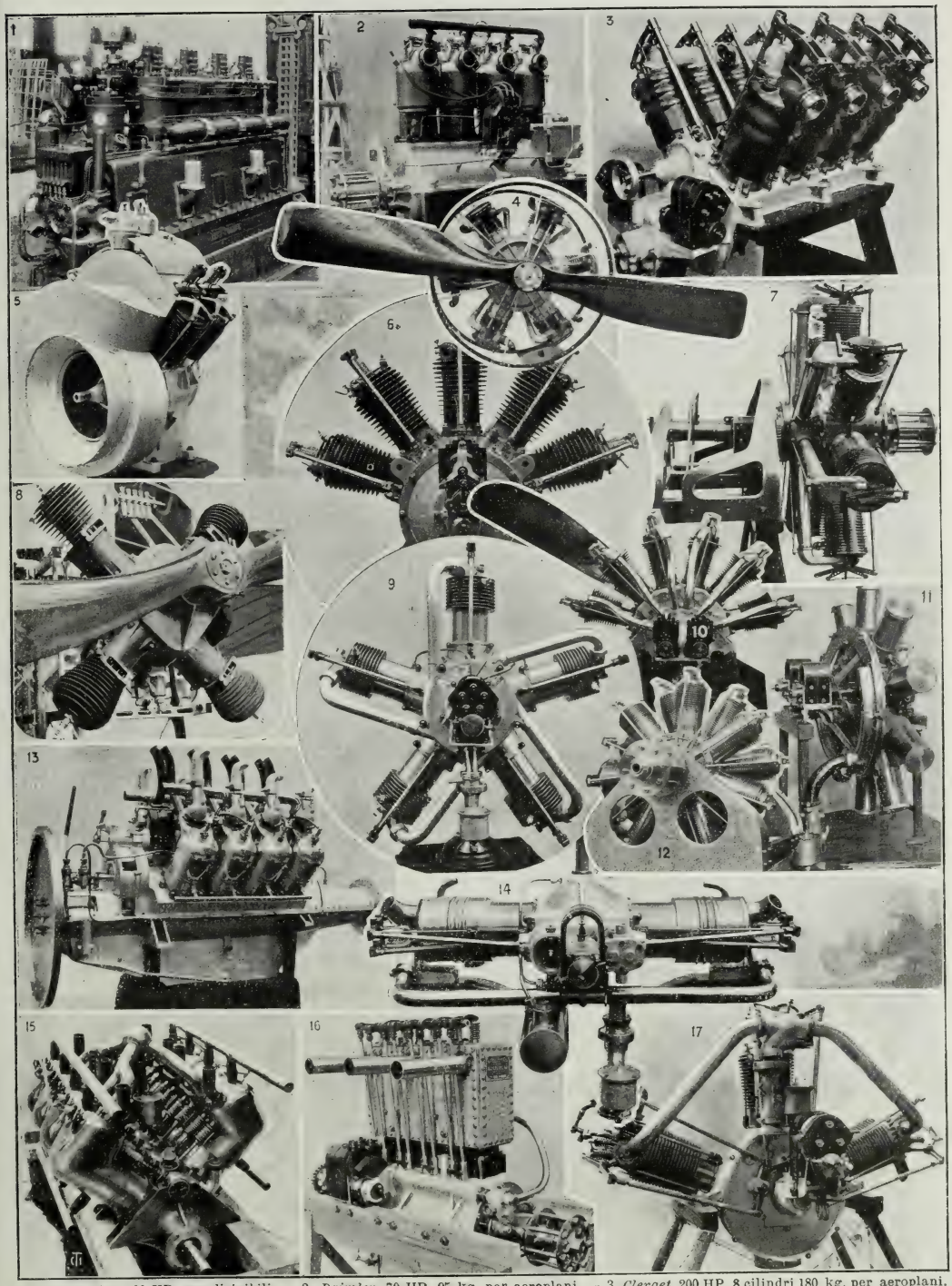
VIAGGI GRATUITI per tutti i Soci del T. C. I. per visitare Roma e Torino nel 1911, toccando le principali città d'Italia. Richiedere Opuscolo al T. C. I.

Gli aeroplani al "Salon" di Parigi 1910.



I nomi degli espositori sono indicati in ciascuna fotografia dal titolo stesso degli stands. Così, a sinistra dall'alto in basso incontriamo: *Clerget, Antoinette, Esnault Pelterie, Astra* (licenza *Wright*). A destra, idem: *M. Farman, Hanriot, Sommer, Vuitton.*

I motori d'aeronautica al "Salon" di Parigi 1910.



1 Motore *Fiat*, 100 HP, per dirigibili. — 2. *Daimler*, 70 HP. 95 kg. per aeroplani. — 3. *Clerget*, 200 HP, 8 cilindri 180 kg. per aeroplani. — 4. *Fittz*, 60 HP, 6 cilindri 91 kg. — 5. *Renault*, 25 HP, 4 cil. raffreddamento ad aria. — 6. *R. E. P.*, 55 HP, 5 cil. — 7. *Gnome*, con il suo nuovo congegno d'aspirazione. — 8. *Berthaud*, 50-60 HP, 4 cil. kg. 85-105, raffreddamento ad alette. — 9. *Anzani*, 40-50 HP, 5 cil., kg. 72. — 10. *Le Masson*, 50 HP, 6 cil., kg. 105, 2 magneto. — 11. *Cauda*, rotativo, 60 HP, 10 cilindri. — 12. *Gnome*, 100 HP, 14 cil. — 13. *Antoinette*, 55 HP, 8 cil. — 14. *Clément*, 30 HP, 2 cil., kg. 50. — 15. *E. N. V.*, 50 HP, 8 cil. — 16. *Grégoire*, 40 HP, per aeroplani Hanriot. — 17. *Viale*, 35 HP, kg. 75.

Ali e motori
all'Esposizione aeronautica di Parigi.

Quest'anno il *Salon* raggiunse un più notevole successo finanziario senza che il successo di curiosità da parte del pubblico il quale comincia a famigliarizzarsi con le cose aviatorie, sia venuto meno. Tutt'altro.

Ormai tali manifestazioni vanno accentuando il loro carattere e le loro funzioni pratiche.

Lo scorso anno si trattava di rivelare al grosso della folla dei principî e delle foggie costruttive quasi ignote.

I *meeting* che fino allora eransi svolti non avevano che imperfettamente divulgato l'aeroplano. Erasi ancora nel campo quasi inesplorato dei tentativi e delle teorie. Ora invece che lo spettatore ha avuto il campo, per una serie vertiginosa di progressi sportivi, di *records* battuti, di viaggi dimostrativi — di abituarsi al prodigio del volo e di fermare il pensiero sui procedimenti ad esso impiegato; ora che l'aeroplano comincia ad essere diffuso quale mezzo di sport e che delle industrie fiorenti si sono organizzate ove un tempo non esistevano *altro* che delle scuole di teoria, l'Esposizione aeronautica assume una portata valutabile sul mercato della produzione e della ricchezza.

Come in tutte le Mostre precedenti, anche in questa, oltre ai tipi d'apparecchi più noti che fecero le loro prove nelle recenti gare, comparvero delle macchine costruite in base a nuove idee meccaniche.

Ma le innovazioni, sia che costituiscano applicazioni di principî già sperimentati e rifacimenti di ordegni già conosciuti — sia invece che affrontino e tentino risolvere nuovi problemi, non potrebbero al momento venir giudicate senza pericolo di fallaci apprezzamenti. Giacchè, ognuno sa che un apparecchio può anche rappresentare teoricamente la perfezione e rivelarsi invece all'atto pratico non rispondente alle lusinghe che aveva ispirate.

Ciò invece, su cui è lecito dire una parola senza tema d'errare, sono i motori i quali derivano da un'industria che, per essere di gran lunga più antica e contando al suo attivo tanti anni di esperienze e di progressi, procede su una base di maggiori e più evidenti garanzie scientifiche. Ai motori sopratutto — bisogna riconoscerlo — si devono le meravigliose conquiste compiute in quest'anno. Ed è segnatamente per i motori, che servono queste Esposizioni, in quanto se all'epoca dei voli, gli aeroplani mostrano estensibilmente ogni congegno di manovra ed ogni disposizione di velatura — i motori non possono essere attentamente esaminati e studiati finchè non si isolino dal loro nido di fili, di tubi e di tele.

Vale dunque il prezzo dell'opera accennare qui fugacemente a qualcuno fra i più notevoli tipi di motori leggeri esposti quest'anno, dei quali abbiamo in gran parte riprodotto su queste pagine le interessanti ed armoniose sagome.

Noi ritroviamo intanto il *Gnôme* a sette ed a quattordici cilindri, il rotativo trionfatore di tutte le più famose prove di recente effettuatesi. Ritroviamo inoltre il *Panhard*, il *Grégoire-Gyp*, il *Clerget*, il tre cilindri *Anzani*, il *Rep*, l'*E. N. V.*, l'*Antoinette*, il *Renault*, il *Viale*: tutti insomma i sistemi che vedemmo nelle riunioni precedenti.

Tuttavia, un esame più attento mostra che tutti o qusai tutti furono rimaneggiati e perfezionati. Là il processo di lubrificazione è stato meglio studiato, qui si è trovato modo di semplificare un organo, ovunque si notano dei grandi progressi dal punto di vista della precisione costruttiva e della regolarità di funzionamento.

Inoltre tutti hanno guadagnato in potenza rispetto al peso ed hanno ridotto il loro consumo specifico.

Il vero tipo di motore per aviazione va già disegnandosi; poichè il motore d'aviazione deve essere differente da quello d'automobili per quanto sia un derivato di esso. D'ora innanzi basterà un'occhiata per distinguere se si tratti d'un motore per aeroplano o per vettura.

Il motore per aviazione avrà quindi le sue caratteristiche al pari del motore marittimo.

Ad ogni nuovo bisogno deve corrispondere un organo nuovo.

I trentasei motori esposti al Salone di Parigi si dividono in sei gruppi principali e noi ci terremo paghi per ora di questa classifica generale:

I. Motori a cilindri verticali derivati dai motori d'automobile.
II. Motori con cilindri a *V*.
III. Motori rotativi.
IV. Motori con cilindri a raggi.
V. Motori a cilindri orizzontali opposti.
VI. Motore speciale non facente parte d'alcuna delle precedenti categorie e rappresentato esclusivamente da esemplari unici.

In tutte le categorie, salvo nell'ultima, la quale non comprende che dei motori affatto nuovi, noi ne vediamo parecchi che hanno già fatte le loro prove.

Tali *Panhard-Levassor*, *Grégoire Gyp*, *Clerget*, *Wrigt*, *Gabron Brilliet*, nella prima classe — *Renault*, *Antoinette*, *E. N. V.* nella seconda — *Gnôme* nella terza — *Rep* ed *Anzani* nella quarta — ed infine *Darracq*, *Bayard-Clément*, *Dutheil-Chalmers* nella quinta.

Altri motori sono nuovi o furono completamente rimaneggiati o non hanno potuto ancora essere sperimentati a bordo di un aeroplano, quali i motori *Aster*, *Chenu* (a cilindri verticali) *Daimbler*, *Clerget II*, *Fiat* (motori con cilindri a *V*) *Rossel*, *Filtz*, *Bayard* e *Monier* (motori rotativi), *Viale*, *Lemasson*, *Canton-Unné*, *Farcot* (motori con cilindri a raggi), *Oerlikon*, *Suère*, *Coudert* (motori a cilindri orizzontali opposti).

Fra questi motori alcuno darà certamente ottima prova, perchè costituito con molta cura e finitezza.

Altri sono troppo nuovi perchè si possano giudicare. Per esempio, il motore a turbina....

Hanno bisogno d'essere messi *à point* e fors'anco d'essere rimaneggiati.

E' bene anche non dimenticare che dal momento che si esce dai sentieri battuti nella costruzione dei motori, bisogna attendersi dei penosi disinganni od almeno delle serie difficoltà.

Del resto è questione di fortuna.

Si può imbroccar giusto di prim'acchito e si può anche essere obbligati d'andar a tastoni per dei mesi e dei mesi.

Può anche essere che in mezzo ai motori appena terminati e che ora non riscuotono grande successo di interesse si trovi proprio il motore di domani.

DUE GRANDI VIAGGI AEREI:
Parigi-Bruxelles in aeroplano - Parigi-Londra in dirigibile.

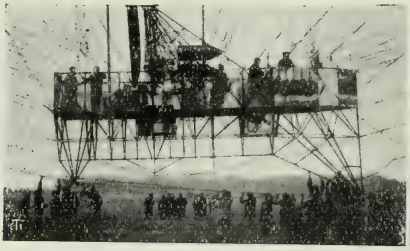
1. Wynmalen in partenza da Issy con un passeggero a bordo. — 2. Legagneux e Martinet, su Farman, alla partenza da Issy. — 3. Wynmalen vola al di sopra dell'Esposizione di Bruxelles — 4. Legagneux s'innalza sul luogo di partenza. — 5. Il dirigibile Bayard-Clément vola al di sopra della Cattedrale di S. Paolo a Londra. — 6. Il Bayard-Clément al semaforo di Calais, prima di varcare lo stretto. — 7. Il Bayard-Clément vola sopra la Manica.

La corsa automobilistica in salita della Côte Gaillon.

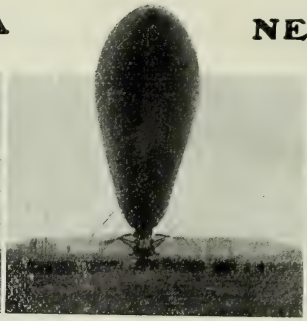
1. Veduta generale della partenza - 2. Ehrle, su « Benz », ai primi chilometri - 3. Jenatzy, su « Pipe » - 4. Ehrle arriva primo al traguardo - 5. Joerns, su « Opel », terzo arrivato - 6. Una vetturetta originale.

La Moda autunnale a Parigi.

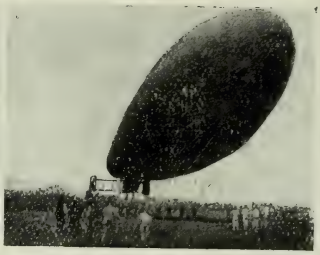
L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.



La navicella del dirigibile « Morning Post ».



Il dirigibile « Morning Post » prima di partire per il suo raid aereo Moisant-Londra.



Il dirigibile militare italiano « 2 bis » all'hangar di Campalto.

Regate di Ancona. - Gara R. Marina: L'equipaggio della « Agordat » vince la Coppa del Comitato.

La « Quattro » della « Diadoro » di Zara vince la Coppa « Ancona ».

Congresso degli Studenti delle Scuole Superiori ad Ancona: Gli studenti escono dal Municipio.

Il capitano Madiot, morto a Douai per una catastrofe d'aeroplano. - A destra una sua esperienza di cervi volanti.

Il Principe ereditario di Germania alla caccia imperiale di Daeberitz.

Il canotto « Tellier » di proprietà del Re del Siam morto recentemente.

Casamicciola. - L'aspetto desolato della Piazza del Municipio.

Le Autorità visitano le rovine di Casamicciola.

Cetara. - Enormi macigni rotolati dalla montagna dalle forze alluvionali.

La presente Rivista è stampata con carta patinata della Ditta A. Binda & C. - Milano

Gian Giacomo Rousseau aeronauta

E' stata scoperta ed esumata in questi giorni un'opera inedita di Gian Giacomo Rousseau, intitolata *Il nuovo Dedalo*, opera di grandissimo interesse filosofico e scientifico, sopratutto in questi giorni.

Da alcune geniali considerazioni in essa contenute si rileva come il grande ginevrino avesse, fin dal 1842, studiato profondamente il problema della locomozione aerea e seriamente pensasse a costruire una macchina per volare.

Alcune delle vedute da lui espresse su questo argomento hanno un grande valore anche ai nostri giorni ed indicano di quanto quella mente potentissima avesse precorso i tempi in cui viveva.

Crediamo perciò di fare cosa grata ai lettori riproducendo, dalla pubblicazione che ne ha fatto testè il *Mercure de France*, alcuni fra i passi più salienti e caratteristici.

L'autore incomincia considerando come abbia veramente del meraviglioso lo spettacolo offerto dai navigatori che si espongono in mezzo agli oceani avventurandosi senza timore al più infido e terribile degli elementi. A forza di veder bastimenti e d'assistere a lunghi viaggi marittimi noi ci abituiamo al fatto senza mostrar stupore come ci famigliarizziamo allo spettacolo del sole e degli altri non meno sublimi fenomeni naturali senza provarne meraviglia.

Ciò non toglie che la navigazione costituisca una delle conquiste umane più degne del nostro orgoglio e che la mente degli uomini primitivi non osasse verosimilmente concepire per la loro discendenza tanta audacia.

La navigazione ci ha dato la conoscenza ed il possesso del mondo. Senza il potere di traversare direttamente i mari il nostro mondo sarebbe presso a poco quello d'Erodoto, vale a dire ben poca cosa. L'Inghilterra non conoscerebbe la Sicilia.

Anticamente i lunghi viaggi erano così rari che gli argonauti furono promossi all'immortalità solo per aver percorso nel Ponte Tussino circa 100 leghe sempre osservando la precauzione di tirare a terra ogni sera la loro imbarcazione.

Ebbene: con tutto questo la navigazione marittima non può essere l'ultimo termine della conquista sullo spazio. Se ben si guarda, è una facoltà che soffre troppe limitazioni per consigliare l'uomo a starsene pago e a non tentare di più.

Infatti le acque non sono navigabili dappertutto nè in tutti i tempi: ora vi s'oppongono degli enormi blocchi di ghiaccio, ora degli scogli, qui delle correnti, là dei continui uragani; ogni nave ha le sue cattive stagioni, durante le quali il navigare si rende difficilissimo.

Bisogna dunque convenire che i viaggi sono lunghi, ardui, dispendiosi e sovente impossibili; che i viaggi di terra sono pericolosi e non menano dappertutto — ne consegue perciò che sarebbe augurabile per il bene del genere umano che si trovasse qualche nuovo mezzo di comunicazione più universale, il quale riunisse la comodità dei viaggi di mare, la sicurezza di quelli terrestri ed il potere di penetrare nei continenti più remoti.

E' ispirandosi a quest'idea che molti uomini di ingegno hanno tentato le vie dell'aria con dei propositi la cui nobiltà giustifica ogni illusione.

« E' proprio poi vero — continua il Rousseau — che l'impossibilità d'elevarsi nell'aria, sia stata dimostrata? E ci siamo noi perfettamente assicurati circa la solidità delle ragioni che stabiliscono codesto principio?

Certo, se per distruggere una fede non si tratta che di volgerla in ridicolo, io confesso che la navigazione aerea non avrebbe buon giuoco. L'idea reca con sè una cert'aria di paradosso e di chimera fatta per mettere di buon umore i belli spiriti sebbene l' evidenza la più rispettabile non potrebbe trovarsi al coperto da simili attacchi.

Noi camminiamo sulla terra, voghiamo sull'acqua, noi vi nuotiamo anche e possiamo percorrerla lungamente. Perchè dunque le vie del cielo sarebbero interdette alla nostra attività? L'aria non è dunque un elemento come gli altri? E quale privilegio possono godere gli uccelli per escluderci dal loro soggiorno, mentre siamo ammessi a quello dei pesci?

L'aria e l'acqua presentano fra loro una perfetta analogia: entrambe sono fluide, entrambe trasparenti, entrambe abitate, con questa differenza che l'una offre più dell'altra delle affinità coi nostri organi dal momento che noi respiriamo l'aria mentre affogheremmo nell'acqua. Non vi è quindi fra di esse che lievi differenze: un po' di peso in più od in meno. Ed in tutto ciò io non vedo il minimo motivo che ci deve indurre a considerare l'aria sotto maggior rispetto e farci considerare come un gran delitto l'audacia di ridurla sotto i nostri piedi.

Consideriamo la questione sotto un altro aspetto e supponiamo che siasi trovato il mezzo di perfezionare così bene le nostre vetture aeree al punto da poterle condurre con la più grande facilità dei mondo e da permettere di trasportare con noi delle armi e delle provvigioni. Ecco una nuova sorgente di vantaggi e di comodi per la società. Par dunque il caso di proibire la navigazione aerea perchè un miserabile bandito potrà forse prevalersene? Simili ragionamenti ci porterebbero ad annichilire tutto quanto v'ha di più eccellente sulla terra: infatti di che non si abusa? Niente cavalli: essi favoriscono le malvage imprese e la fuga dei criminali; niente navigazione: essa fa vivere i corsari; niente abiti: essi generano il lusso; ma che

dico io? niente perfino di leggi e di religioni, poichè esse costituiscono la sorgente del cavillo e del fanatismo.

Questa risposta è triviale, poichè il biasimo delle migliori cose, in considerazione dei loro abusi, è un sofisma sovente combattuto e sovente rinnovellato. Un'altra riflessione serve ad annullare ogni scrupolo circa questa materia: è che ogni invenzione utile al genere umano, per quanto comune a tutti gli uomini, fornisce tuttavia dei reali vantaggi ai buoni contro i cattivi, porgendo sempre nuove armi alla Società per attaccarli o per difendersene ».

Dopo qualche altra discussione sulla possibilità del volo, Rousseau trasporta i suoi lettori nel labirinto di Dedalo e là presenta loro il genio sublime in atto di costruirsi delle ali per sottrarsi al potere di Minosse ed al tedio d'una prigione che egli non aveva, creata per sè, poichè l'anima d'un grand'uomo non deve averne all'infuori dell'immensità dell'universo. Dopo alcune rapide digressioni egli così continua dopo aver loro offerto un bel modello di ciò ch'essi potrebbero fare:

« Ritorniamo alle nostre ali: quando esse saranno dunque così ben foggiate, conviene ungerle leggermente d'olio per renderle impermeabili all'acqua. Noi le attaccheremo convenientemente alle nostre braccia, dopo di esserci vestiti il più leggermente possibile; non ci resterà più che a prendere lo slancio, bilanciandoci con la maggiore possibile precauzione. Noi non faremo altro lì per lì che radere la terra a guisa di giovani stornelli; ma ben tosto, incoraggiati dall'abitudine e dall'esperienza, ci lanceremo nell'aria con l'impeto dell'aquila e ci divertiremo a considerare al di sotto di noi i maneggi puerili di tutti quei piccoli uomini che si arrampicano sopra la terra.

Senza contare che ciò varrebbe sempre meglio che farsi portare da due anitre come la testuggine della favola. E noi potremo gridare di là a squarciagola, di essere i re degli animali, senza temere perciò di perdere l'equilibrio o la vita per un'arrancata fuori di tempo.

O piuttosto per servirmi di un'immagine di galanteria, mi par di vedere la nostra amabile gioventù trasformata in tanti amorini, che senza paventare i perigli di Leandro potranno correre la buona ventura; e non sarebbe nemmeno più difficile immaginare più d'una tenera eroina parimenti ardita, compiacente e leggera, che si degnerebbe qualche volta a risparmiar loro la metà del tragitto. Fin qui, tutto va nel migliore dei mondi possibili e queste fantasticherie non hanno che dell'assai grazioso. Il male è che i progetti meno realizzabili, sono proprio quelli che più ci divertono. Che disgrazia per noi che il piacere che vi si prende non sia in loro favore un grado di probabile realizzazione, o piuttosto non sarebbe la più grande delle disgrazie che le cose si comportassero altrimenti?

L'autore della natura non s'è accontentato di far nascere sotto i nostri passi una moltitudine di beni effettivi, egli ha consentito che noi trovassimo nella debolezza medesima del nostro spirito e perfino nella nostra frivola immaginazione il principio di mille altre strade le quali per non esistere altro che nello stato ideale, non sono però meno sensibili. Se tutte le chimere fossero distrutte noi perderemmo con esse un'infinità di piaceri reali.

Perciò mi cagiona dispiacere il far man bassa sulla pretesa possibilità di volare: ma infine anche l'amore per la verità è la mia chimera; e dal momento ch'io mi sono impegnato in questa ricerca, è altrettanto meno giusto costringermi a mascherarne il risultato quanto la speranza ed il desiderio d'avere delle ali non è certamente nel numero di quelle passioni che cagionano tante inquietudini e di cui si teme d'esserne disillusi.

Secondo Borelli, la forza dei muscoli che muovono le ali d'un uccello eccedono dieci mila volte il peso di questo uccello e poichè, secondo lo stesso Borelli, la forza con la quale il deltoide è capace d'agire non è che di settantun mila trecento sessanta libbre; raddoppiando questo numero e componendolo con la forza di cui l'uomo avrebbe bisogno per mettere in azione le sue ali in proporzione a quelle dell'uccello ne segue per conclusione indiscutibile che, dato che quest'uomo pesi cento libbre, gli abbisognerebbero ancora ottocento cinquantasette mila duecento ottanta libbre, vale a dire più di sei volte la sua forza attuale, forza che non eguaglia quella di cui farebbe mestieri per far uso delle ali che noi gli supponiamo. Io non posso pertanto risolvermi ad omettere la singolare invenzione che propone Onorato Fabri, per sollevarsi nell'aria.

Voi prendete, egli dice, una cartuccia di cartone, la riempite di una composizione di polvere da cannone, di limatura di ferro e di carbone pesto; vi attaccate un bastone e v'appiccate il fuoco. Questo vi dà un razzo e s'innalza fino alle nuvole. La rarefazione causata dalla combustione della polvere e dalla spinta dell'aria, agisce in tutti i sensi, fa uscire la polvere infiammata traverso il foro inferiore del razzo e caccia in alto il razzo medesimo. Ora, le fontane di Héron, le canne a vento ed altri istrumenti consimili ci insegnano che l'aria rinchiusa, e compressa entro un piccolo spazio, non ha minor forza della polvere stessa o piuttosto, che la forza della polvere non è, in fondo, se non la forza dell'aria.

Dunque, nello stesso caso essa deve produrre gli stessi effetti. Fondandomi su questo ragionamento io dico: si prenda, per esempio, un tubo di vetro, lo si riempia di molta aria introdottavi con forza mediante un soffietto, e costrettavi per mezzo d'una valvola vi si attacchi un bastone leggero (è necessario che il bastone sia di tal peso che il centro di gravità di tutta la materia sia più basso del tubo) s'imprima a questo tubo una direzione perpendicolare all'orizzonte, lo si fori al di sotto e si vedrà con stupore questo tubo salire da sè, fino a che tutta l'aria sovrabbondante non ne sia sfuggita.

Ma, ammesso questo fatto, chi c'impedirà di spingerne più lontano le conseguenze?

Aumentiamo la lunghezza e il diametro dei nostri tubi fino a che ci sia dato di trovarne uno capace d'una quantità d'aria sufficiente a sollevare

Ai Soci del Touring Sconto del 10 %

Se avete bisogno di un corrispondente, di una Banca, di una indicazione in qualsiasi città del mondo;
Se credete che una seria e diffusa pubblicità possa giovare ai vostri interessi;
Se vi preme di far conoscere ovunque il vostro indirizzo;
Se volete aprire nuove vie ai vostri affari e aumentare le vostre relazioni;

inviate Cartolina vaglia di Lire **4,50** all'

Annuario Mondiale

Piazza Signoria, 8 - FIRENZE

ed avrete una copia dell'**ANNUARIO MONDIALE 1911** compresa l'inserzione del vostro nome e indirizzo.

dei quintali, oltre al proprio peso, mediante la sola sua forza elastica. Allora, sospendendo una sedia a questo tubo, l'uomo che vi si siederà sarà infallibilmente sollevato in aria. Se si aggiunge a tuttociò un timone con qualche soffietto col quale si possa nuovamente inserire dell'aria entro il tubo avanti che la prima venga espulsa, voi potrete impunemente volare nell'aria quanto tempo vi piacerà. Dopo averci appreso questo bel secreto, Fabre ci dice freddamente che per quanto ciò sia verissimo teoricamente parlando, fino ad ora non si è trovata una persona così stolta per voler tentarne l'esperienza. Ma senza voler respingere seriamente un simile argomento, confesso soltanto che sarei curioso di veder un tubo abbastanza forte per sollevare un uomo; ma il colmo della mia ammirazione sarebbe di veder quest'uomo passeggiare lungamente a destra ed a sinistra in seno all'atmosfera con uno strumento che intanto non avrebbe altra forza all'infuori di quella che gli serve per salire continuamente.

Fabre ha ragione di dire che non si vedrebbe nulla di più meraviglioso.

Pertanto, dopo tutte queste belle cose, resterebbe ancora a sapere come il nostro uomo s'industrierebbe infine per scendere senza rompersi il collo. Ciò ha qualche rapporto con gli imbarazzi di Arlecchino. Egli propone a Pierrot un'invenzione ammirabile ch'egli ha scoperto per farlo volare in aria. Io prendo, egli dice, quattro buoni barili di polvere, li attacco insieme e vi accomodo convenientemente una piccola piattaforma sulla quale ti si depone con tutti i tuoi comodi; io faccio una gran miccia che comunica coi barili, vi metto fuoco, ed ecco Pierrot che vola come non potrebbe meglio.

Oh, dice Pierrot, ma ciò mi farebbe morire.

Ah, risponde Arlecchino, se non si morisse, io mi farei tutto d'oro.

Con quel secreto lì, il secreto d'Arlecchino, non è ancora preferibile al secreto del padre Fabbre? Almeno non vi si vede che un solo ostacolo a superare, dopo del quale non s'incontra il minimo imbarazzo in tutto il resto.

Lasciamo quindi i tubi del buon gesuita.

L'invenzione sembra altrettanto meno propria a produrre l'effetto cercato, in quanto, più i tubi si riempiono d'aria e più aumenta il loro peso; essi perdono dunque in pesantezza ciò che guadagnano in forza — e non ostante l'esperienza dei razzi, in qualunque maniera ci si spieghi è poco naturale di pretendere, rendendoli più pesanti, che vincano l'aria esteriore in leggerezza.

Ecco ancora un'altra difficoltà quasi altrettanto considerevole, sul modo col quale converrebbe navigare nell'aria; per galleggiare nell'acqua, basta che un corpo sia più leggero di essa, poichè la zavorra non è già destinata a conferire al vascello un dato grado di peso, ma a permettergli di portare le vele e di tenersi in equilibrio. Ora, se fosse necessario che questo vascello navigasse fra due acque ed a differenti profondità secondo il talento del pilota — supposto ch'egli vi possa respirare — bisognerebbe che il vascello fosse in equilibrio perfetto con quest'acqua e che oltre a ciò, fosse in facoltà del conduttore d'aumentare o diminuire il peso quanto gli piacesse per farlo montare e discendere secondo l'occorrenza.

Ecco appunto il caso della navigazione aerea. Si tratta di vogare, non già sulla superficie dell'aria, ma in mezzo ad essa, per immersione. La questione si riduce quindi a questi due punti che è bene stabilire nettamente:

Primo: Trovare un corpo più leggero d'un volume d'aria equivalente, poichè in forza d'uno dei più elementari principî d'idrostatica, questo corpo s'innalzerà e potrà, per il suo eccesso di leggerezza, sostenere un peso e rimanere ancora in equilibrio nell'aria. Ma dopo averlo reso abbastanza leggero per montare, come impedirgli d'innalzarsi maggiormente e come renderlo abbastanza pesante per discendere?

Tale è la seconda difficoltà, non meno ardua della prima. Ma è altrettanto chiaro che chiunque potrà risolvere questi due quesiti avrà trovata la soluzione del problema della navigazione aerea ».

La disquisizione segue di questo passo con un linguaggio piano e chiaro, abbagliante qua e là di lampi originalissimi, sebbene in certi punti lasci intravvedere una ingenuità di pensiero che il temperamento dello scrittore e l'arretrato sviluppo scientifico dei tempi giustificano pienamente.

Dalle sue conclusioni, formulate quasi mezzo secolo avanti l'invenzione dei fratelli Montgolfier, si può con certezza riferire che G. Giacomo Rousseau appartenesse fin d'allora alla categoria degli aeronauti non già a quella degli aviatori.

VIAGGI GRATUITI PER TUTTI I SOCI DEL TOURING CLUB ITALIANO per visitare le Esposizioni di ROMA e di TORINO nel 1911 toccando le principali CITTÀ d'ITALIA, con biglietti ferroviari circolari combinati. = *Vedansi norme e condizioni nell'* **Opuscolo di propaganda** che vien spedito dietro semplice richiesta con biglietto recante le iniziali O. P. ——

Informazioni

Aerologia

— Il pallone-sonda lanciato in uno degli ultimi giorni dell'ottobre scorso alle ore 8,30 dall'Osservatorio Geofisico di Pavia rapidamente innalzatosi e trasportato da correnti di nord-est velocissime ha attraversato le Alpi Marittime per andare a cadere presso la cittadina di Bar sur Soup, che dista dal punto di partenza in linea retta circa 250 chilometri! Fu ritrovato da uno *chauffeur* su una delle cime della Gréolière alle ore 11 e trasportato in automobile a Bar, dove venne consegnato al signor Laffort, ricevitore del Registro, che gentilmente ha inviato subito telegraficamente l'avviso di ritrovamento. E' la prima volta che a noi capita un caso simile ed è appunto per ciò che va segnalato. Inoltre la traversata delle Alpi dall'Italia alla Svizzera e viceversa, o alla Francia occidentale superiore ne erano state effettuate con palloni sferici montati; ma non si era mai dato il caso di una traversata delle Alpi marittime, potendo questa avvenire molto difficilmente in condizioni meteorologiche specialissime.

Prof. Gamba.

Aeronautica

— *La Coppa Aeronautica Gordon Bennet.* — Ogni anno verso gli ultimi mesi d'autunno quasi a chiudere le manifestazioni sportive del più leggero dell'aria, viene disputata con partenza dalla sede dell'ultimo vincitore la grande classica gara aeronautica di palloni sferici istituita dal mecenate giornalista americano Gordon Bennett. Si potrebbe credere che tali gare nelle quali degli uomini vengono trasportati in piena balia dei venti, siano in contraddizione con la modernità dei tempi in cui si è riusciti a signoreggiare il regno dell'aria, sia per mezzo dei dirigibili, sia anche per mezzo degli aeroplani.

Eppure le gare di palloni sferici hanno ancora la loro ragion d'essere in quanto offrono possibilità di studi che mai si converrebbero da veicoli creati più per la concitazione della lotta che per il raccoglimento dell'osservazione.

Quest'anno la gara si svolge da S. Luigi, in pieno centro degli Stati Uniti. I concorrenti avevano quindi innanzi a sè, da qualunque parte si rivolgessero, un'immensa estensione di terra abitata.

La quinta Coppa Gordon Bennett, disputatasi quest'hanno ha sortito un magnifico esito sportivo in quanto permise di battere il *record* mondiale di distanza, detenuto dal 1900 dal conte H. De La Vaulx con 1925 chilometri. Infatti il *Dusseldorf*, vincitore della gara, percorse una distanza che si può calcolare in linea retta di 1995 chilometri.

Ecco pertanto la classifica definitiva dei concorrenti a questa gara:

Dopo la discesa di *America II*, la classifica è la seguente:

2. *America II* (americano), chm. 2000.
3. *Germania* (tedesco), chm. 1770.
4. *Helvetia* (svizzero), chm. 1290.
5. *Azurea* (svizzero), chm. 1238.
6. *Harburg* (tedesco), chm. 1215.
7. *Ile-de-France* (francese), chm. 1145.
8. *Saint Louis IV* (americano), chm. 880.
9. *Condor* (francese), chm. 668.
10. *Million Population* (americano), chm. 500.

— *Il « Clement-Bayard » acquistato dal Governo inglese.* — Si annuncia ufficialmente che il pallone dirigibile *Clement-Bayard II*, che, come si ricorderà, due settimane addietro è giunto a Londra in sei ore partendo da Compiègne presso Parigi e prendendo terra proprio nel bel mezzo della capitale, è stato acquistato dal Ministero della Guerra inglese.

E' noto che il *Clement-Bayard II* è uno dei dirigibili più grandi che esistano. L'involucro, a foggia di sigaro avana, è lungo 75 metri. La navicella, che è lunga 49 metri, può contenere venti passeggeri, ed è sospesa ad otto metri dall'involucro. Le eliche misurano sei metri ciascuna. Il suo costo ammonta a circa 625 000 lire.

Il pallone fu costruito per ordine della Lega Aerea, fondata in Parlamento da un gruppo di deputati con a capo i fratelli Ducros, noti *sportsmen* ed industriali fabbricanti di automobili, fra i quali ed il Ministero della Guerra è stato ora concluso un accordo. Sembra accertato che il Ministero della Guerra pagherà soltanto una parte del costo dell'aeronave e il resto sarà pagato con fondi forniti da una sottoscrizione aperta fra i membri della Lega Aerea parlamentare.

Il *Clement-Bayard II* si è grandemente accostato ai principî di costruzione del dirigibile militare italiano.

Alpinismo

— *Rifugio albergo Carlo Porta.* — La costruzione di questo importante edificio di propaganda turistica sorto sotto gli auspici della Sezione di Milano del C. A. I. è a buon punto, l'inaugurazione ufficiale non verrà però fatta che nella primavera prossima; ad opera compiuta si spenderanno 50 000 lire.

— *Capanna Alpinisti Monzesi.* — La Società Alpinisti Monzesi ha costruito un ampio rifugio albergo sopra Calolzio all'altezza del passo del Fo onde facilitare la salita del popolare Resegone. L'inaugurazione ufficiale a questa primavera.

Sconto 5 °/₀ ai Sigg. Soci del Touring

che indicheranno, oltre l'indirizzo, il numero della tessera nelle richieste che intendessero fare delle migliori e più convenienti **Penne a serbatoio**

Penna tipo "Sport„ con chiusura automatica, pennino oro garantito di completa soddisfazione e massima durata per sole **L. 6,50**, con clips L. 0,50 in più.

Stesso tipo più grande **L. 9** — franche di porto.

Indirizzare vaglia e chiedere il nuovo elegante Catalogo a GIOVANNI BIANCO - Via Alfieri - TORINO

— *Funicolare al piano dei Resinelli.* — Si vorrebbe costruire una ferrovia dentata che partendo da Mandello raggiungesse l'albergo Carlo Porta che si aprirà per la ventura stagione ai piedi della Grigna meridionale.

— *Chiavi pei rifugi alpini.* — Accade di arrivare ad un rifugio e di non poterlo aprire. Le serrature, hanno congegno troppo complicato e anche costruite in bronzo per evitare che si arrugginiscano sovente non soddisfano al loro scopo. Nell'ultimo Congresso della S. U. C. A. I. che si tenne in Valnoutey venne presentata una memoria nella quale si caldeggia l'applicazione di semplici chiavistelli con chiave triangolare a bussola profonda onde impedire di poter smuovere con altri istrumenti il chiavistello.

— *Congresso internazionale degli studenti alpinisti.* — In occasione del settimo Congresso internazionale degli studenti che avrà luogo nel settembre 1911 e al quale sono pervenute le adesioni di numerose associazioni estere, fra queste l'American Cosmopolitan Club, che raccoglie circa 2000 studenti del Nord America, dei quali una metà sono stranieri fra europei, cinesi, giapponesi e mori, un'altra Associazione estera che ha pure aderito è l'Association Générale des Etudiants de Paris. Inoltre il Corps des Etudiants di Stoccolma, l'Associazione antichi allievi di Tunisi, la Stazione Universitaria del C. A. I., l'Associazione Mameli di Genova, la C. Ferraris di Torino, oltre i Consolati, i rappresentanti e corrispondenti in tutta Europa e nell'America del Sud della Corda Frates. Il luogo di riunione, pare, sarà Torino per offrire agli ospiti la visita dell'Esposizione. In quella città converranno gli studenti delle varie nazioni che avranno preso parte all'Accampamento S. U. C. A. I. 1911 durante il quale si svolgerà il secondo Congresso internazionale alpinistico studentesco. Dopo qualche giorno di festeggiamenti a Torino sarà aperto in Roma il settimo Congresso internazionale; nuove feste, visite ai monumenti ed all'Esposizione occuperanno i congressisti. Dopo di che, a Congresso chiuso, avranno luogo delle gite a Napoli e Palermo.

— *Capanna Carlo Emilio.* — La Sezione di Como del C. A. I. ha deliberato di costruire questo nuovo rifugio al lago Bruno sotto il Pizzo Quadro. Il nome ricorda i due giovani periti l'anno scorso sul pizzo Badile in Val Masino.

— *Guide e portatori dell'Appennino Centrale.* — La Sezione di Roma del C. A. I. ha pubblicato un opuscoletto nel quale raccoglie le norme e le tariffe delle guide e portatori dell'Appennino Centrale.

— *C. A. I. Sezione di Milano* ha trasferito la sua sede in via Silvio Pellico, 6.

— *Capanna Lecco.* — La Sezione di Lecco del C. A. I. ha inaugurato questo nuovo Rifugio che sorge sull'altipiano di Bobbio a m. 1789. Lo si raggiunge da Barzio (Valsassina) in ore due e mezza e favorisce le salite al Zuccone di Campelli m. 2170 — Barlisino m. 2150 — pizzo Rondenino m. 2090. La capanna facilita anche le esercitazioni cogli *ski*.

— *Studio dei ghiacciai.* — Il prof. Virgilio Monti dell'ufficio geodinamico di Roma ha posto gli speciali segnali alle fronti dei ghiacciai di Valeille, Arolla, Grand Croux, Trilolazione ed Erbetet onde poterne seguire le variazioni. Le segnalazioni di controllo vennero affidate ai soci della S. U. C. A. I. — Il detto prof. Monti durante i suoi lavori ha constatato la nascita di un nuovo ghiacciaio nel vallone di Bardoney al disotto del crestone che divide i due ghiacciai di Lavina.

— *Esposizione di Torino.* — Il C. A. I. nella prossima Esposizione presenterà un villaggio alpino che riuscirà una delle maggiori attrattive della Mostra.

— *Istituto internazionale Mosso.* — Il senatore Angelo Mosso ha messo a disposizione della Stazione Universitaria del C. A. I. due posti nell'Istituto scientifico al Monte Rosa. I due studenti alpinisti che avranno la fortuna di poter usufruire dei citati posti dovranno svolgere temi che si riferiranno alla flora terrestre, patologia batteriologia, fisiologia, vegetale e animale.

— *Portatori.* — Chi assolda un portatore per un'ascensione e ne usufruisce come guida, quale tariffa deve pagare?

Alcuni portatori hanno preso l'abitudine di pretendere in questo caso la tariffa di guida che molti alpinisti pagano senza lamentarsi, forse perchè sono compensati dal fatto che possono dire di aver compiuto un'ascensione... senza guida. Il portatore non ha però la responsabilità della guida e non dovrebbe avere il diritto di pretendere la sua tariffa. Il C. A. I. che con tanta solerzia dirige il servizio delle guide e dei portatori dovrebbe provvedere ad eliminare l'inconveniente.

Archeologia — Arte

— Una recente pubblicazione del Ministero di Pubblica Istruzione, ordinata dall'ex ministro Rava offre interessanti notizie sugli istituti di belle arti e di musica esistenti in Italia e mantenuti da Comuni e da Enti autonomi.

Le scuole di belle arti sono 26, le scuole di arte applicata all'industria, di decorazione, di arti e mestieri e di disegno 425, i conservatori musicali 14, le semplice scuole di musica 159.

Accanto a queste istituzioni, che non gravano sul bilancio dello Stato, fioriscono 184 fondazioni e lasciti in prò delle belle arti, con lo scopo precipuo di concedere borse di studio o altri premi in denaro ai giovani che desiderano dedicarsi a quei nobili studi.

— Si annuncia prossima la comparsa del primo volume delle *Monete medioevali italiane* pubblicato per ordine di S. M. il Re a illustrazione della superba collezione di sua proprietà, la più ricca che si conosca.

Il Re continua così le belle tradizioni della sua casa. E' noto come il grande capitano Eugenio di Savoia, fra una vittoria contro i francesi e un'altra contro i turchi, si appassionasse a raccogliere nel

CACCIATORI!! IL PACCO RÉCLAME "DIANA,,

geniale creazione della nostra Casa, è la soluzione pratica del problema che tanto vi sta a cuore per l'acquisto del vostro FUCILE, poichè oltre toglierví dall'imbarazzo della scelta, vi assicura un'anima d'incontrastata superiorità su tutti i tipi in commercio, colla garanzia del suo perfetto funzionamento, dell'efficacia del tiro, della resistenza alla carica, e col corredo completo di accessori ad un prezzo di indiscutibile convenienza.

Eccone la descrizione: Fucile centrale due canne acciaio speciale belga, triplice chiusura Greener, bascula intera a tempra jaspée, canne perforate all'americana, incisioni, solido, elegante, leggero, provato a carica forzata con polvere nitro-composta e che vi **garantiamo un anno.**

Accessori: Bretella cuoio, cartuccera tela, carniere grande tela, orlatore, estrattore, misurino, bacchettone due pezzi con accessori di pulizia, battiborre, pacco cartucce fine, scatola borre e cartoncini, bicchiere tascabile, 4 richiami, scatola grasso speciale per canne.

Il pacco completo franco in tutti gli uffici postali del regno L. 92, 25

Spedizione contro assegno o verso rimessa anticipata. Richieste al **Sindacato Anglo-Italiano di Armi e Sports-Milano** Via Carlo Alberto, 32

NB. - Rimborso immediato del denaro se la merce non corrisponde alla descrizione.

Nelle commissioni indicare la presente "RIVISTA,,

suo palazzo di Vienna tesori artistici d'inestimabile valore, che alla sua morte furono acquistati dal cugino Re di Sardegna e formarono il primo nucleo della Galleria reale di Torino.

Anche R. Carlo Alberto e Vittorio Emanuele II, non ostante le peripezie della guerra e della politica, non mancarono mai di esercitare verso le arti un illuminato mecenatismo, che fu continuato nobilmente da Umberto I, sotto svariate forme.

— La stampa italiana e straniera assicura che nel prossimo Concistoro sarà creato cardinale il gesuita Padre Ehrle, tedesco, ora primo custode della biblioteca vaticana.

I grandi meriti del dotto scrittore non hanno bisogno certo della porpora per essere conosciuti, ma la ricompensa non potrebbe essere meglio guadagnata. Gli studiosi sanno che prossimamente il Padre Ehrle pubblicherà la *Storia del palazzo pontificio vaticano*, che non potrà a meno di riuscire interessante al massimo grado. Tutti gli archivi papali sono stati messi a contribuzione per fornire all'illustre uomo le più peregrine notizie.

— I lavori di isolamento delle Terme Diocleziane a Roma sono proseguiti colla più grande sollecitudine. Il direttore generale Ricci sorveglia personalmente con visite quasi quotidiane l'opera degli architetti.

Peccato che non si possa restituire la grande sala, ora Chiesa di S. Maria degli Angeli, alle sue vere proporzioni, rimettendo in luce l'antico pavimento che trovasi più basso di un oltre un metro dall'attuale.

Automobilismo

— E' stato inaugurato il servizio automobilistico Piacenza-Bobbio.

— E' stato inaugurato il servizio automobilistico Umbertide-Perugia.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole alle domande di sussidio per l'impianto di servizi automobilistici lungo le linee Chiavari-Cicagna, Recco-Cicagna e Clavari-Borzonasca.

— Verrà quanto prima iniziato il servizio automobilistico Gubbio-Perugia.

Dopo provveduto all'impianto di tale servizio si provvederà subito per le linee Gualdo-Valfabbrica-Perugia e Fano-Fossato.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha ritenuto possa concedersi il sussidio chilometrico all'esercizio del servizio automobilistico dalla stazione di Montesilvano sulla ferrovia Ancona-Foggia e Penne. Uguale sussidio è stato ammesso pel servizio tra Macerata e Treia e per quello Dronero-Prazzo-Acceglio in Provincia di Cuneo.

— Il Comitato promotore della Società pel servizio automobilistico Termoli-Castelmauro-Campobasso, ha stabilito d'istituire un'altra corsa giornaliera da Castelmauro a Campobasso — parallela a quella Termoli-Castelmauro, con partenza da Castelmauro alle ore 6, arrivo a Campobasso alle ore 8,50, e con partenza da Campobasso pel ritorno alle ore 15.

— E' stato inaugurato il servizio automobilistico, sussidiato dal Governo, che congiunge Pracchia alla Stazione climatica dell'Abetone per la strada Ximeniana, e poi a Pieve Pelago proseguendo per la strada Giardini.

— Il Comune di Perugia, rappresentato dall'assessore alle Finanze cav. Salmoni, all'adunanza tenutasi nella sede del Comune di Umbertide, ha assicurato il concorso finanziario di L. 3000 annue per il servizio automobilistico Perugia-Umbertide che è stato assunto dalla Società L'Umbria la quale attualmente fa il servizio Perugia-Todi-Terni.

— Ha incominciato a funzionare il servizio automobilistico Pergola-Mondavio-Marotta-Senigallia, il quale, sorto per il concorso dei Comuni interessati, è destinato a produrre grandi vantaggi facilitando le comunicazioni fra i varî paesi della Valle del Cesano.

— E' stato inaugurato il servizio automobilistico da Conegliano per Vittorio, Fadalto, Ponte nelle Alpi, Longarone, Tait, e Cortina d'Ampezzo.

— La Società Anonima Garages Riuniti Fiat-Alberti-Storero ha chiesto la concessione, col sussidio governativo, di un servizio pubblico automobilistico da Roma ad Ostia.

— E' stato riattivato il servizio automobilistico fra Sassuolo e Montefiorino, che procede colla massima regolarità.

— Sono stati inaugurati i servizî automobilistici Cingoli-Jesi e Cingoli-Macerata.

— Si crede che verrà prolungata fino a Porretta la linea automobilistica Vignola-Zocca-Montese.

Aviazione

— *La morte del ten. Saglietti.* — Registriamo con dolore la seconda vittima italiana dell'aviazione.

Il 27 ottobre u. s. il ten. Saglietti, uno dei più abili e dei più competenti piloti della scuola militare di Centocelle, compieva sul suo *Sommer* alcune evoluzioni a diverse altezze sopra il campo di aviazione. Ad un tratto, per una ragione che non si seppe lì per lì ben stabilire, il biplano, mentre scendeva *en planant*, si vide oscillare e capovolgersi, coprendo delle sue rovine il corpo del disgraziato aviatore. Strappato di sotto i rottami, il ten. Saglietti rivelò subito le disperate condizioni in cui trovavasi a causa delle numerose e gravissime lesioni riportate nella tragica caduta. Pare che la causa di questo nuovo disastro debba attribuirsi all'imperfetto funzionamento dell'elevatore che, fabbricato in Roma, per un guasto subito dall'apparecchio, si era dimostrato fin dalle prime prove soverchiamente pesante.

— *I fratelli Wright sono contrari ai voli sopra gli abitati.* — Verso la fine di ottobre, come era annunciato, ebbe luogo a New York e precisamente nella località Belmont-Park, un *meeting* di aviazione al quale parteciparono i migliori fra i piloti d'America e d'Europa. La gara più interessante del circuito consiste in un viaggio da compiersi

PLAQUES
JOUGLA
PAPIERS

Le LASTRE, CARTE, CARTOLINE FOTOGRAFICHE marca "AS DE TREFLE,,
delle soc. GRIESHABER Frères & C. di Parigi
sono incontestabilmente superiori a quelle finora preparate
Deposito Generale: MILANO - Via Ausonio, N. 8

I TACCHI DI GOMMA "Wood-Milne Special,
di fama mondiale, che si vendono con garanzia di durata, portano impresso sulla loro superficie la scritta Wood-Milne Special.
Essi dovrebbero trovarsi in vendita presso tutti i negozianti in articoli per calzature più accreditati ed onesti. Insistere per la marca intiera Wood-Milne, respingendo come falsificazione quei tacchi che portassero una parte sola di questa marca.
WOOD MILNE
Ditta concess. per l'Italia:
V. MOYSE - MILANO
1, Via Castello (Piazza Carmine)

al di sopra di Broklyn, giungendo fino al porto di New York e girando al di sopra della colossale statua della libertà che serve di faro al porto. Questo premio è di 50 000 lire.

I fratelli Wright, che pure sono noti fra i più esperti guidatori di aeroplani, non parteciperanno a questa gara. Anzi, in colloquio privato, essi non esitarono ad esprimere la loro avversione per simili gare, dicendo che se a degli aviatori non si può contestare il diritto di correre alla morte con dei voli imprudenti, non è però lecito di mettere a repentaglio la vita di coloro che si trovano al di sotto.

— *Un « récord » di sei ore.* — L'aviatore Tabuteau, che era riuscito ad attraversare la catena dei Pirenei da Biarritz a S. Sebastiano, ha battuto ultimamente, il 28 ottobre u. s. il *record* della distanza e della durata, rimanendo in aria circa sei ore e percorrendo non meno di 465 chilometri.

Questo volo fu compiuto al disopra dell'aerodromo di Etampes, sotto il controllo di cronometristi ufficiali. Il *record* precedente di distanza era tenuto da Olieslagers, che durante la settimana di Reims percorse 393 chilometri. Il volo memorabile ha durato dalle 8,45 alle 14,48, compiendo 61 giri di pista ad una velocità di 77 chilometri all'ora.

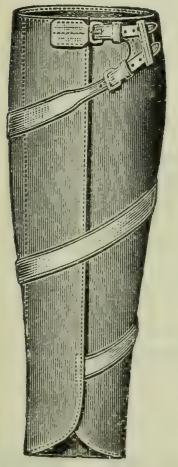
— *L'unificazione dei brevetti di pilota.* — La Conferenza internazionale aeronautica ha deciso all'unanimità la unificazione dei brevetti di pilota in tutti i paesi, a partire dal 15 febbraio prossimo. Le prove per ottenere il brevetto di pilota saranno identiche in tutti i paesi.

— *Il martirologio dell'aviazione.* — Ecco il triste quadro delle mortali tragedie che ha subto l'aviazione nel breve periodo della sua storia:

1. Ten. *Selfridge*, a Fort Meyer, 11 settembre 1907;
2. *Lefèbvre*, a Juvisy, 19 settembre 1909;
3. Cap. *Ferber*, a Boulogne-sur-Mer, 22 settembre 1909;
4. *Fernandez*, a Nizza, 6 dicembre 1909;
5. *Delagrange*, a Bordeaux, 1 gennaio 1910;
6. *Le Blon*, a S. Sebastiano, 2 aprile 1910;
7. *Michelin*, a Lione, 13 maggio 1910;
8. *Zosely*, a Budapest, 12 giugno 1910;
9. *Robl*, a Breslavia, 18 giugno 1910;
10. *Wacter*, a Reims, 3 luglio 1910;
11. *Rolls*, a Bournemouth, 12 luglio 1910;
12. *Kinet*, a Gand, 15 luglio 1910;
13. *Walden*, a New-York, 3 agosto 1910;
14. *Kinet*, a Bruxelles, 3 agosto 1910;
15. Ten. *Vivaldi-Pasqua*, alla Magliana, 20 agosto 1910;
16. *Van Maasdyck*, ad Arnheim, 27 agosto 1910;
17. *Hamilton*, a New York, 10 settembre 1910;
18. *Barneth*, a Folkestone, 22 settembre 1910;
19. *Chavez*, a Domodossola, 27 settembre 1910;
20. *Poillot*, a Chartres, 25 settembre 1910;
21. *Haas*, a Metz, 2 ottobre 1910;
22. *Matievich*, a Pietroburgo, 8 ottobre 1910;
23. Cap. *Madiot*, a Bruxelles, 24 ottobre 1910;
24. Ten. *Mente*, a Magdeburgo, 25 ottobre 1910;
25. *Blanchard*, ad Issy, 26 ottobre 1910;
26. Ten. *Saglietti*, a Centocelle, 27 ottobre 1910.

Ferrovie

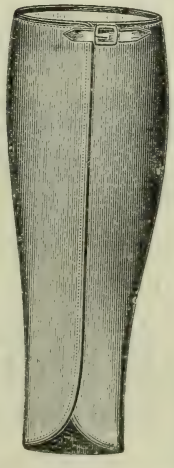
— *Da Parigi a Tokio in undici giorni.* — La Società giapponese, concessionaria delle ferrovie della Manciuria ha ottenuto l'autorizzazione a costruire una linea di allacciamento fra Mukden e Viju sulla frontiera coreana. Questo allacciamento facilita notevolmente il viaggio Parigi-Tokio perchè da Parigi, percorrendo la Transiberiana si potrà andare, quasi senza lasciar la vettura, per Karbine, Mukden, Viju, Séul a Fusan, dove si trova un piroscafo che in nove ore porta a Simonosaki. Di qui a Tokio non occorrono più che 24 ore di strada ferrata. Il tragitto sarà così più corto di un



Gambali inglesi

per

UFFICIALI
AUTOMOBILISTI
MOTOCICLISTI
SPORTMANN



Pratici e razionali

UNICO DEPOSITO

PREMIATA

Stivaleria Colombo

MILANO

Via Carlo Alberto, N. 28

Pyramidon

RACCOMANDATO da AUTORITÀ MEDICHE

come il **miglior rimedio** di **effetto assolutamente sicuro**, **pronto** contro i **dolori di capo** di ogni natura, **emicrania, mal di denti, dolori nevralgici** e **reumatici**, e come **sedativo** negli **accessi asmatici.**

IL PIRAMIDONE

sopprime i dolori che accompagnano i disturbi periodici delle signore e delle ragazze. Il miglior rimedio contro la febbre nell'influenza, raffreddori, tisi, tifo, malaria, ecc.

Flaconi originali di 20 tavolette da gr. 0.1 a L. 1 al flac. da 100 tavolette L. 3.50 al flac.

Si trovano in tutte le farmacie.

Soc. Ital. Meister Lucius & Bruning

MILANO, via M. Pagano, 44

giorno e qualche ora rispetto a quello per Vladivostok, e per conseguenza da Parigi alla capitale del Giappone non s'impiegheranno più di 11 giorni.

— *La direttissima Bergamo-Milano.* — La questione della direttissima ha fatto un notevole passo avanti. Finora la linea tanto desiderata dai bergamaschi era stata avversata dal Governo per timore della concorrenza ch'essa avrebbe mosso alle altre linee colle quali attualmente sono congiunte le due città, vale a dire la Milano-Treviglio-Bergamo e la Milano-Usmate-Bergamo. Ma avendo gli iniziatori offerto allo Stato di rimborsare le perdite che conseguirebbero dallo spostamento del traffico, le trattative sono state riprese e quasi certamente si verrà quanto prima ad un'intesa. La direttissima sarà fatta e le relazioni fra Milano e la sua attiva consorella si vedranno notevolmente avvantaggiate.

— *Le ferrovie del mondo secondo le statistiche del* 1908. — E' noto che le statistiche sono sempre pubblicate con un certo ritardo e perciò quelle del 1908 si possono considerare come le più recenti. Orbene secondo tali statistiche riportate dall'*Archiv für Eisenbahnwesen* la rete ferroviaria mondiale ha raggiunto i chilometri 983 868 così distribuiti fra le cinque parti del mondo.

Europa	chm.	325 193
America	»	504 236
Asia	»	94 631
Africa	»	30 911
Australia	»	28 897

Per rapporto alla superficie il paese più ricco di ferrovie è il Belgio, che per ogni 100 chilometri quadrati possiede chm. 27,5; segue la Gran Brettagna con chm. 11,9, la Germania e la Svizzera con 10,9, i Paesi Bassi con 9,4, la Francia e la Danimarca con chm. 9, l'Austria-Ungheria, compresa la Bosnia Erzegovina con chm. 6,3, l'Italia con 5,8, gli Stati Uniti d'America con 4.

Per rapporto alla popolazione la colonia australiana di Queesland ha la superiorità su tutti gli altri stati con chm. 115,8 per ogni 10 000 abitanti: seguono il Canadà con chm. 70,3, gli Stati Uniti d'America con chm. 44.

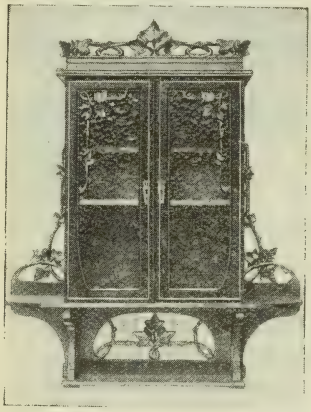
Fra gli Stati europei spetta la palma alla Svezia con chm. 26,5: vengono dopo la Danimarca con chm. 15,5, la Svizzera con chm. 13,6, la Norvegia con chm. 12,9, il Belgio con chm. 12,1, la Germania con chm. 10,5, l'Inghilterra e l'Austria-Ungheria con chm 9, l'Italia con chm. 5.

— *Scuola ferroviaria in Cina.* — Il Ministero cinese delle Comunicazioni ha istituito in Pechino una scuola ferroviaria che dimostra quali speranze si nutrano sullo sviluppo avvenire delle ferrovie del Celeste impero. Evidentemente i cinesi, che le san lunga, han voluto evitare il pericolo di dover dire un giorno, parafrasando il d'Azeglio: le ferrovie son fatte, ma mancano i ferrovieri.

La scuola è destinata nientemeno che a 600 allievi per quanto ora non ve ne siano che 350, accorsi da tutte le parti del vasto impero e di età che varia dai 18 ai 25 anni. Il corpo insegnante si compone di trenta professori, dei quali uno di nazionalità inglese, uno americano, due francesi e due tedeschi. Anche i professori indigeni hanno fatto tutti un lungo soggiorno all'estero e son ben remunerati.

Il corso dura tre anni e gli allievi son divisi in tre sezioni a seconda che parlano inglese, francese o tedesco. Ecco — diceva giustamente il giornale dal quale riportiamo questa notizia — un'istituzione che v'è in Cina e manca in Italia!

— *Vagoni a letto di terza classe in Isvezia.* — Fra poco le ferrovie svedesi dello Stato introdur-



MOBILETTI di splendido effetto, in legno scolpito, tinta noce naturale con vetri cattedrali e dorature, a tre ripiani interni, servibili per raccolte di manuali e per piccole farmacie di famiglia. Adatti per regali.

Se ne eseguiscono di due grandezze:

Tipo 1 - misura altez. cm. 76, largh. cm. 63, sporto cm. 20 L. **22**
» 2 - » » » 100 » » 84 » » 23 » **45**

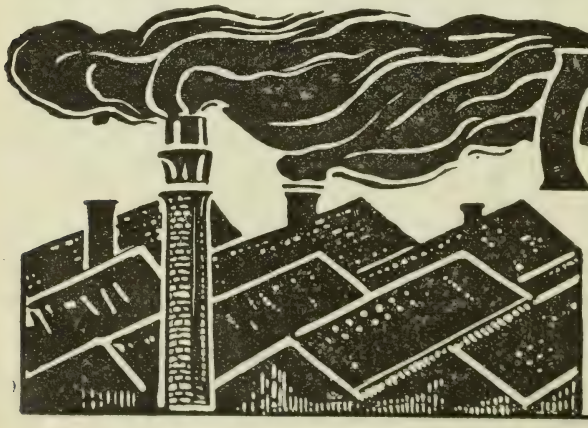
Per ordinazioni rivolgersi alla Ditta:

C. PERLASCA - C. P. Vittoria, 39
Telefono 63-40 — **MILANO**

Fornitore del R. Governo

IMPORTANTE I prezzi suindicati sono stabiliti franchi a domicilio in Milano. Le spedizioni fuori di Milano si eseguiscono solo in seguito a rimessa anticipata. Aggiungere spesa per l'imballo — pel N. 1 L. 2.50, pel N. 2 L. 4.

Le spese di spedizione sono caricate in assegno.



ATALA

VELOCIPEDI DI PRIMO GRADO

1910 CHIEDERE CATALOGO 1910

GUIDO GATTI & C. Riparto Gambaloita, 5 (A MILANO

-anno sulla loro rete i vagoni a letto di terza classe. La prima linea sulla quale si potrà godere questo vantaggio sarà la Stoccolma-Malmo e il supplemento di prezzo richiesto corrisponderà a meno di tre lire della nostra moneta. Ogni compartimento conterrà sei letti, disposti in tre file ed ogni letto avrà un materasso, la coperta e la foderetta pel guanciale, ma non le lenzuola.

Ferrovie e Tramvie

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a sezioni riunite ha approvata la costruzione della nuova linea ferroviaria Lucca-Pontedera.

— Il 24 settembre u. s. è stata inaugurata ufficialmente la linea tramviaria Como-Appiano-Mozzate.

— Ha avuto luogo il collaudo governativo della nuova funicolare del monte Tre Croci (Varese), che verrà aperta all'esercizio non appena saranno ultimate le opere di finitura.

— Si crede che ai primi del prossimo novembre verrà inaugurata l'intera linea tramviaria Vicenza-Bassano-Noale. A quell'epoca sarà pronto anche il cavalcavia di Povolaro e si spera che la linea della Riviera sia giunta fino al Ponte di Barbarano, in modo da farne la contemporanea inaugurazione.

E' stato attivato ai primi di ottobre il servizio della filovia Alba-Barolo.

— E' stata inaugurata la nuova linea elettrica Camerlata-Appiano sul percorso di 20 chilometri che unisce la città di Como coll'altipiano Comasco e Milanese.

E' stata inaugurata la tramvia elettrica che congiunge Pallanza alla stazione di Fondotoce posta sulla linea del Sempione. E' inoltre già pronto ed approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici il progetto per il prolungamento della tramvia della Stazione di Fondotoce ad Omegna, passando per Gravellona e Crusinallo.

— La Camera di Commercio di Cuneo ha votato un ordine del giorno invitante ad intensificare l'agitazione affinchè venga proceduto con sollecitudine al compimento dei lavori residui della ferrovia Cuneo-Nizza, e specialmente dei tronchi intermedî della Vievola-Tenda.

— Il Consiglio Provinciale di Brescia ha dato voto favorevole al progetto della ferrovia elettrica Brescia-Nove-Caino.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha deciso di accordare un sussidio chilometrico di L. 4950 per 70 anni alla nuova linea ferroviaria Mantova-Peschiera.

— Sono stati iniziati e condotti a buon punto i lavori per la nuova linea elettrica Pescia-Alberghi, che è una importante diramazione della linea Lucca-Pescia-Monsummano.

— E' stata inaugurata la linea ferroviaria internazionale Trento Venezia, con 5 coppie giornaliere di treni.

— Ha cominciato a funzionare l'impianto del servizio del tram elettrico sulla linea Brescia-Salò.

— E' stato fatto il collaudo provvisorio della linea Livorno-Cecina.

— Da alcuni mesi è stato attivato il doppio binario sui tratti Castelmaggiore, Sangiorgio di Paino, Arquà Polesine (Rovigo) e Stanghella (Monselice) della linea Bologna-Padova.

— L'impianto della grande linea che attraverserà nella sua massima lunghezza tutta la Provincia di Vicenza congiungendo i centri di Bassano, Marostica, Vicenza, Noventa, Montagnana (in Provincia di Padova).

La stessa Società ha acquistata, prolungata ed inaugurata la linea Vicenza-Valdagno fino a Recoaro.

D'altre linee la stessa Società ha iniziata la costruzione: Thiene-Breganze-Bassano; Montecchio Maggiore-Montebello-Lonigo; Lonigo-Ponte delle Botti-Barbarano.

— E' stato attivato il tronco tramviario Camerlata-Appiano.

PETROLI D'ITALIA

Miniere Petrolifere proprie
Raffineria a Fiorenzuola d'Arda

MILANO
Via Andegari, 12

Benzine per Automobili

Petrolio per illuminazione - Benzine industriali

— I lavori della tramvia Cernobbio-Como sono prossimi al termine. La linea fa capo a piazza Garibaldi a Cernobbio.

— I lavori per la tramvia Vicenza-Bassano sono stati terminati ed è aperta all'esercizio la linea da Vicenza a Marostica.

Filonautica

— *La Coppa dei Laghi.* — Dopo diversi anni che più non si disputava tale trofeo istituito dai filonauti del lago di Como, Maggiore e d'Orta per una annuale competizione, quest'anno a settembre e sul lago di Como ebbe luogo la sfida portata dal *Regio Verbano Yacht Club* al *Regio Regate Club* detentore della Coppa, come abbiamo pubblicato nella scorsa puntata.

Alla sfida si venne in seguito ad un preventivo cordiale accordo tra i due *clubs* che riconobbero come, per le mutate condizioni della filonautica e relative regole nazionali ed internazionali, occorreva provvedere e facilitare l'intervento degli sfidanti. Si concretò di far correre la prova da tre campioni di ciascuna Società che dovevano prescegliere fra i propri soci proprietari dei monotipi che erano stati ultimamente costrutti a Carate per il lago di Como ed a Voltri per il lago Maggiore. La condiscendenza del *Regate Club* su tal punto fu tanto più sportiva in quanto che era noto come i monotipi del lago di Como fossero poco riusciti così che pareva manifesta una vittoria verbanese. e tale fu infatti in misura ancora maggiore dell'aspettato.

I campioni del *Verbano Club* si presentarono ottimamente preparati anche come organizzazione materiale e vinsero in grande stile occupando i tre primi posti nella classifica. I rappresentanti del *Regate Club*, malgrado la loro abilità e conoscenza del campo di gara, non poterono che arrivare quarto e quinto mentre il sesto si ritirava avanti la fine della gara.

La Coppa venne vinta così dalla *Vestale* del marchese Franco Dal Pozzo che l'aveva affidata per la corsa al fratello Fazio, il notissimo *skipper* ritornato alla vela. Contro di lui stavano due ottimi piloti il Reggio di Genova e lo Stoppani di Menaggio che, per deficienza dei loro monotipi, non poterono competere veramente.

La vittoria verbanese ha però vivificato l'ambiente filonautico dei laghi e milanese e si desidera da una parte riconquistare e dall'altra conservare la Coppa.

Dei *pour-parlers* per la disputa nel prossimo anno si sono già avuti e si studia la possibilità di destinare la Coppa ai 6 metri della stazza internazionale, ciò che sarebbe un'ottima deliberazione e darebbe occasione alle due Società di presentarsi per la gara a condizioni impregiudicate e pari.

Per nostre informazioni possiamo dire che, qualora la decisione in tal senso fosse definitiva e l'attuale detentore della Coppa dei Laghi farà costruire un nuovo *challenger* che sarebbe naturalmente un 6 metri.

— *Attività lariana.* — Un gruppo di filonauti del centro del lago di Como si è costituito in Sindacato per l'acquisto di una grossa, per il lago. unità. Vi furono delle trattative per l'acquisto di *Melisenda*, un cinque tonnellate famoso dell'antica stazza.

— *Una bella crociera* è stata quella fatta dall'antica *Magdalen* di Tonietti passata in proprietà dei Della Gherardesca ed ultimamente acquistata dal milanese Maccia che l'armò al principio dell'estate e se ne valse per una lunga e felice crociera nel Mediterraneo.

— *Per la Venezia-Roma.* — I cantieri più rinomati e le fabbriche di automobili hanno principiato il lavoro di preparazione per la grande crociera del 1911. Fra i probabili partenti, oltre a quelli

GIRO D'ITALIA 1910 GIRO DI FRANCIA
(Isolati)
Giro d'Italia "al Mare, ai Monti, ai Laghi„
Paris - Roubaix Milano - S. Remo Circuito di Brescia
Coppa Bastogi Circuito di Romagna Coppa Val d'Olona
Corsa Nazionale XX Settembre (Roma - Napoli - Roma)
1000 altre piccole vittorie, e il favore del mondo ciclistico proclamano sempre Re dei pneumatici
DUNLOP
THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE Co. (Cont.) Ltd.
Via G. Sirtori, 1A - MILANO - Telefono 12-70

dei quali è già stato fatto il nome in precedenti comunicazioni, si noverano: il conte Giuliano Terzi di Brescia, la Società Fiat di Torino, Aldo Taroni di Stresa, Isotta Fraschini di Milano, Cantieri di Voltri.

Sappiamo che a giorni verrà definito il programma completo ed il regolamento, e pare certa l'istituzione di due categorie che verrebbero create per aiutare nel miglior modo anche le imbarcazioni di poca forza.

— *Motonautica americana.* — Negli Stati Uniti la motonautica è sviluppatissima come in nessun altro paese. Vi si contano 619 ditte che s'occupano dell'argomento e 878 Società di *motor-boating.* La flotta non è numerata esattamente ma si presume vi siano più di 21 500 natanti forniti di motori a scoppio. Negli ultimi anni enorme è stato il numero dei motori venduti per usi commerciali e per trasporti in comune.

— *La Coppa del Belgio.* — Questo trofeo venne creato nel 1903 dal *Royal Yacht Club de Belgique* per le 6 tonnellate della stazza belga-olandese e si disputò nel 1905 ad Anversa da *Antnerpia* vincitrice contro *Davo.* Nel 1906 vinsero gli olandesi con *Neerlandia* contro *Davo* e *Antwerpia* la quale ultima nel 1907, ad Amsterdam, si ripigliava la rivincita contro *Neerlandia.* L'anno seguente il risultato fu identico.

Entrata in vigore la nuova stazza la Coppa fu riservata agli 8 metri e la gara fu aperta a tutte le nazioni.

Quest'anno vi concorsero gli olandesi con *Ree* e *Antwerpia. Ree* era manovrato da un equipaggio ignaro del campo di corsa, ma la sua superiorità fu ciononostante nettamente stabilita durante le due prove che vennero brillantemente guadagnate dal campione olandese che è una creazione del noto Von Hacht di Amburgo.

— *Le grandi serie in Inghilterra.* — La serie dei 19 metri raccomandata agli *yachtsmen* inglesi da qualche mese accenna a prendere corpo e formarsi.

Fife, infatti, è stato incaricato rispettivamente dai signori Stothert e Yates per la costruzione di due panfili di tale serie. Pender, il celebre industriale, alla sua volta ha incaricato Camper e Nicholson di Gosport per la costruzione di un terzo esemplare.

Burton, proprietario del 15 metri *Ostava* è certo che seguirà il loro esempio e così pare farà ugualmente il Coats proprietario attuale del 12 metri *Cintra.* E' noto infine che il noto architetto Mylne è stato incaricato dello studio di un progetto di una costruzione di tal serie, ma è ignoto per chi esso è destinato.

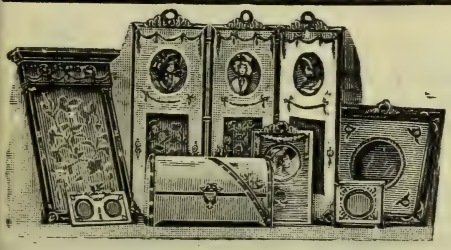
— *Gli idroplani.* — Si dice che in America un nuovo tipo di idroplano abbia raggiunto i 90 chilometri all'ora. Esso sarebbe costrutto secondo le indicazioni del Meacham, cioè sul tipo primordiale del Forlanini che, venuto dopo, ha col Meacham molti punti di contatto.

Gli idroplani del resto sembrano destinati a conquistare il loro posto ed anche le nostre acque ne noverano parecchi. A Napoli ve ne sono, a Venezia anche, e così a Torre del Lago. Però i più veloci degli italiani sono quelli del già citato Forlanini sul lago Maggiore, del conte Ricotti e l'altro del Volpi sul lago di Como.

Geografia

— *L'annessione della Corea da parte del Giappone.* — Il 29 agosto u. s. è stato promulgato a Seul e a Tokio contemporaneamente il decreto secondo il quale i diritti sovrani dell'imperatore

TENDE DA CAMPO E DA SPORT
Tenda alpina "SUCAI" BREVETTATA
Adottata dalla Stazione Universitaria Club Alpino Italiano per l'accampamento libero.
Massima praticità e leggerezza - Minimo volume
BAUMANN & LEDERER — Via Bossi, N. 3 — MILANO



MORONI CARLO
MILANO - Via Olmetto, 15 già in Via Carlo Alberto, 31
PREMIATO CON LE PIÙ ALTE ONORIFICENZE.
LAVORI IN PELLE E FANTASIA — MONTATURE DI RICAMI, DIPINTI, PERGAMENE, STAMPE E ACQUEFORTI — CORNICI SPECIALI PER DIPLOMI E MEDAGLIERE — MENSOLE, FIOMBE E PARACALORIFERI, TUTTI A PORTA FOTOGRAFIE A PREZZI MITI. — SI FANNO LAVORI PER GRANDI OCCASIONI, PER QUALUNQUE SIA REGALO A QUALUNQUE ALTA PERSONALITA'. — SI FANNO BANDIERE PER PREMI SPORTIVI.
Telefono 57-93

AVIAZIONE
CAVIEZEL & CASSINELLI - Piazza Emilia, 5 - MILANO
Esclusivi concessionari della Ditta Ing. L. Montegnacco, G. Corbella & C. per
MOTORI D'AEROPLANI ROTATIVI E FISSI
Rappresentanti della Ditta Italo Madrigali di Pordenone per
AEROPLANI E SCUOLA DI PILOTAGGIO

della Corea sono trasferiti all'imperatore del Giappone.

La penisola coreana, che dopo la guerra russo-giapponese era posta sotto il protettorato del Giappone, ora diviene parte integrante di quest'impero e avrà il nome ufficiale di Ciosen. Il Governo giapponese in una sua dichiarazione fissa un periodo di dieci anni per il mantenimento delle attuali tariffe doganali.

— *La traversata del Sahara da parte di un ufficiale inglese.* — Il capitano inglese A. H. Haywood, di servizio nel Sierra Leone, ha fatto di recente ritorno in Europa per la via del Sahara. Partito da Freetown il 6 gennaio, si recò per ferrovia a Pendembu, presso la frontiera della Liberia e, visitate le sorgenti del Niger, seguì il corso di questo fiume sino a Timbuttù e Gao. Di là impiegò 50 giorni per andare ad In-Salah e, passando per Uargla, Tuggurt e Biscra, terminò il viaggio ad Algeri, avendo percorso in complesso 3750 miglia inglesi, di cui 1600 attraverso il deserto. Egli ritiene che una ferrovia transsahariana non potrebbe mai rendere tanto da compensare le spese di costruzione. (*L'Afrique francaise*, Parigi, N. 8, 1910).

— *La distruzione delle cascate del Niagara.* — J. W. Spencer, il quale nel 1907 per incarico dell'Ufficio geologico del Canadà, pubblicò un interessante volume sull'evoluzione delle cascate del Niagara, esponendo i risultati delle proprie accurate ricerche e ponendole a riscontro con gli studi precedenti, riassume ora nel fascicolo di agosto de *La Géographie*, in un modo molto chiaro e sintetico, la storia della celebre cascata. Sugli effetti che le derivazioni di energia apportano al volume d'acqua del Niagara e alla bellezza del paesaggio, così egli si esprime:

« Allorchè saranno eseguite tutte le opere, ora in progetto, di derivazione delle acque delle cascate il perimetro di queste sarà ridotto, per la cascata principale, da m. 900 a 487, e per le minori da 300 a 150 metri.

« Nel febbraio 1909 sotto l'azione combinata del vento, delle basse acque e delle derivazioni già effettuate, si potè già rendersi conto del risultato ottenuto nella cascata principale. Le meno importanti erano addirittura a secco. Un tale fatto si rinnoverà sempre che si abbiano circostanze analoghe.

« Il numero dei viaggiatori che si recano ad ammirare le cascate si eleva alle volte ad un milione in un solo anno; ma oggidì il paesaggio è guastato da orribili officine per la fabbricazione dell'alluminio, che con un capitale di 16 milioni di franchi hanno già realizzato un beneficio di 80 milioni di franchi e potuto distribuire a pochi privilegiati il 500 per cento di premio. Il Governo degli Stati Uniti ha tentato di limitare la distruzione delle cascate, ma la energica opposizione fatta dalla provincia di Ontario paralizza quasi tutti gli sforzi.

« Le cascate ebbero il massimo splendore nel 1901: da allora l'opera di distruzione si fa sentire sempre più di giorno in giorno e già in territorio canadese le cascate hanno perduto una lunghezza di 126 metri ».

Mineralogia

— *Il carbon fossile.* — Nel 1909 l'Inghilterra ha prodotto 263 774 000 tonnellate di carbone; la Germania 146 507 000, la Francia 36 654 000 e il Belgio 23 182 000. Gli Stati Uniti ne produssero 390 336 000 tonnellate. Queste cifre però non sono ancora definitive, e mancano i dati della Cina, Giappone, Australia, Colombia, e Nuova Scozia, nonchè d'altri paesi minori produttori. Dalle cifre stesse sono escluse le ligniti.

Nel 1908 la produzione mondiale fu di 950 000 000 tonnellate, e logicamente si ritiene superiore per il 1909.

Il consumo per abitante pel 1908 era così ragguagliato: Stati Uniti tonnellate 4,14; Gran Bret-

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI
Istituita dalle ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA
Sede in MILANO - Piazza Cordusio, N. 2
Agenti e Rappresentanti in tutti i Comuni del Regno
CAPITALE SOCIALE L. 5.000.000 — VERSATO L. 2.000.000

GRAN PREMIO all' Esposizione Internazionale - Milano 1906

ASSICURAZIONI: *INFORTUNI (Individuali, Collettive operai, Collettive agricoltori, Ferroviarie vitalizie, Ferroviarie temporanee, Viaggi marittimi). RESPONSABILITÀ CIVILE — CRISTALLI, VETRI e SPECCHI.*

Raccomandata dal Touring Club Italiano con il quale haaccordi speciali a favore dei Soci

RIPARAZIONI GARANTITE DI QUALSIASI MAGNETE .. ..

tagna tonnellate 3,96; Belgio tonnellate 3,11; Germania tonnellate 2,05; Francia tonnellate 1,35; Austria-Ungheria tonnellate 0,51; Italia tonnellate 0,20; Russia tonnellate 0,19.

Gli Stati Uniti hanno esportato solo 12 000 000 tonnellate circa, e la Gran Brettagna 63 077 000.

Sono impiegati nelle miniere di carbone 966 000 persone nella Gran Brettagna; 690 000 agli Stati Uniti; 591 000 in Germania; 191 000 in Francia e 145 000 nel Belgio; la produzione annua media per lavoratore varia assai da paese a paese. Di 541 tonnellate all'anno agli Stati Uniti, scende a 271 nella Gran Brettagna; 246 in Germania; 189 in Francia e 160 nel Belgio. Ciò dipende dalla forma e natura dei giacimenti, e anche alquanto dalla legislazione sulle miniere, e influisce grandemente sul prezzo del carbone stesso.

Navigazione

— *La France.* — Il 20 settembre scorso si è varato a St. Nazaire il piroscafo *France* di 23 000 tonnellate e 45 000 HP con motori a turbina a quattro eliche. Se ne attende la velocità di nodi 23 e mezzo. Sarà il più veloce e il più grande vapore francese. Le dimensioni dei bacini dell'Havre non hanno permesso di costruire una nave maggiore.

Il *France* sarà adobbato col massimo lusso, e come i più rapidi vapori avrà quattro fumajoli. Naturalmente è destinato alla linea Havre-New York.

— *L'Olympic.* — Il 20 ottobre si è varato a Belfort l'*Olympic*, il più grande piroscafo del mondo — almeno per ora. — La sua portata di registro sarà di 45 000 tonnellate. Destinato alla linea, Southampton, Cherbourg, Queenston, New-York l'*Olympic* non sarà rapidissimo, però deve sostenere la media di 21 nodi all'ora, e come l'*Oceanic* della stessa Compagnia, la White Star, compire la traversata colla precisione di un treno ferroviario. Le sue macchine sono composte, cioè avrà due macchine alternative che esauriranno il vapore in una turbina centrale. Pertanto le eliche saranno in numero di tre.

Un lusso solido e signorile sarà combinato con ogni possibile comodità per i passeggeri. Fra altro vi sarà a bordo un bagno turco, una vasca da nuoto e un recinto per il giuoco delle racchette circondato da galleria per gli spettatori.

Il timone di questo colosso pesa 100 tonnellate, e con tutti i complementi 280 tonnellate. Le ancore sono lunghe m. 6,50 e pesano 15 tonnellate. Per connettere l'enorme scafo sono occorsi 2 500 000 bolloni d'acciaio.

— *Uno cheque di L.* 23 792 625. — La grande Compagnia Royal Mail Steam Packet di Londra ha acquistato tutte le azioni della Pacific Steam Navigation di Liverpool, la sua concorrente. Il 30 settembre scorso la R. M. S. P. effettuava il pagamento del suo acquisto con uno *cheque* di L. 23 792 625.

— *La turbina Brown-Curtis.* — Vi era molta aspettativa per le prove dell'incrociatore inglese *Bristol* fornito dalla Casa Brown di turbine americane Curtis in concorrenza a quelle di tipo inglese Parsons.

La velocità massima di contratto doveva essere di nodi 25 con 22 000 HP, invece il *Bristol* filò nodi 26.84 con 24 227 HP; così questa nave è riuscita la più rapida della sua classe.

Questo risultato è degno di nota perchè la Marina italiana ha ora adottato le turbine Curtis che hanno sulle Parsons il grande vantaggio di permettere l'uso del vapore soprariscaldato, e di non richiedere speciali impianti per la marcia indietro.

— *Un carico d'oro.* — Alcuni giorni sono il vapore *Adler* ha trasportato da Londra a Brema un carico d'oro diretto a Berlino che era stato assicurato a Londra per il valore complessivo di un milione di sterline. Il peso netto non superava otto tonnellate e mezza.

"CELLOFIX"
Carta per dilettanti
lucida, matt e chamois
È una carta per la stampa a contatto, ottenuta mediante un processo brevettato e che viene virata col
SEMPLICE BAGNO DI SALE DA CUCINA
si ottengono copie vigorose e d'un sorprendente effetto.
Abolito il bagno viro-fissatore.
Ritratti inalterabili, non impallidiscono, nè si macchiano.
I bagni costano quasi nulla e perciò è al presente la carta per la stampa a contatto
LA PIÚ ECONOMICA ED INFALLIBILE
Una prova induce ad adottarla per sempre.
Si vende presso tutti i negozi d'Articoli Fotografici.
KRAFT & STEUDEL (Fabbrica di carte fotografiche) Dresda (Germania)
Rappresentanti Generali per l'Italia:
PILLOT & C. - LIVORNO, Via Vitt. Em., 52

LAMPADINE ELETTRICHE "Z."
COMPLETAMENTE
FABBRICATE IN ITALIA
Stabilimenti:
ALPIGNANO (Torino)
BOLOGNA
MILANO

TRADE MARKS
B.S.A.

TRADE MARKS
B.S.A.

LE SERIE

BSA

DI

FAMA MONDIALE

SONO LE UNICHE AL MONDO CHE DANNO GARANZIA ASSOLUTA DI

RESISTENZA, ECONOMIA

CICLISTI!

Prima di fare acquisti domandatene informazioni ai possessori delle biciclette costruite con **Serie B. S. A.** della

The Birmingham Small Arms Co. Ltd.

Rappresentanti Generali per l'Italia:

SOC. AN. FRERA

MILANO
TRADATE

— *Le foreste del Mississipi.* — Le magnifiche foreste del Mississippi e dei suoi affluenti hanno i giorni contati. La domanda del pino giallo, che ne è la principale essenza è tale che di questo passo entro quindici anni le magnifiche foreste della Luisiana saranno scomparse. Siccome il consumo è in continuo aumento, si ritiene che la devastazione sarà compiuta totalmente assai prima del periodo indicato. Non si spera nel rimboschimento perchè si tratta di alberi di lenta cresciuta.

— *Il Kaiser Friedrich.* — Dal 1897, dopo un primo viaggio di prova era inoperoso ad Amburgo il vapore *Kaiser Friedrich* di 12 480 tonnellate e 20 nodi, costruito dal cantiere Vulkan per il Lloyd Germanico.

Il vapore che era costato ai costruttori tredici milioni, non era stato accettato, dopo un viaggio di prova, dal Lloyd Germanico, perchè non abbastanza veloce e di troppo gran consumo di combustibile. Lo assunse la Amburgo Americana, ma non lo fece neppure viaggiare, consegnandolo subito ai costruttori i quali non trovando compratori lo tennero inoperoso quasi tredici anni.

Si è fondata adesso una Compagnia norvegese che eserciterà una linea dal Baltico al Nord America, e si è affrettata ad acquistare il *Kaiser Friedrich* che però ha pagato appena L. 6 250 000. Si dubita però, malgrado il ribasso enorme nel prezzo, che questo transatlantico possa riescire rimunerativo.

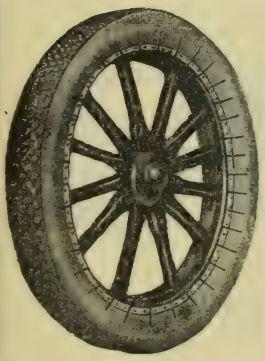
— *La più breve traversata atlantica.* — Il *Mauritania* ha battuto ogni precedente *record*, arrivando da Daunt Rock (New York) a Queenstown, il 15 settembre scorso in 4 giorni 10 ore e 41 minuti avendo percorso 2780 nodi alla velocità di 26 06 all'ora. Il *record* precedente apparteneva allo stesso vapore, e fu ribassato di 10 minuti!

— *Il Comitato talassografico italiano.* — E' stata promulgata la legge che istituisce il regio Comitato italiano con funzioni esecutive per lo studio fisico chimico e biologico dei mari italiani, prevalentemente in rapporto alla industria della navigazione e della pesca e per l'esplorazione dell'alta atmosfera nei riguardi della navigazione aerea. Il Comitato è istituito in ente morale autonomo, con sede presso l'Istituto idrografico della R. Marina in Genova. Per conseguire i suoi fini e sostenere gli oneri corrispondenti avrà a sua disposizione e amministrerà i seguenti proventi: 1. contributo governativo di L. 60 000 annue; 2. contributi, fissi o temporanei, di altre pubbliche amministrazioni, di enti scientifici e di privati.

Il Ministero della Marina provvederà ai mezzi di trasporto per le crociere e campagne talassografiche. All'Istituto idrografico della marina sarà affidata la esecuzione delle ricerche in mare, secondo le norme fissate dal Comitato.

Fanno parte del Comitato: un senatore eletto dal Senato; un deputato eletto dalla Camera dei deputati, e, nominati per decreto reale, due delegati della Società italiana per il progresso delle scienze, un delegato dei Sindacati fra le cooperative pescherecce, ed alcuni tecnici esperti chiamati nel proprio seno dal Comitato stesso.

Fanno parte di diritto: i presidenti delle RR. Accademie e Società scientifiche, erette in enti morali, che contribuiscono alle spese per le ricerche con almeno mille lire annue; il presidente del regio Magistrato alle acque; il presidente della regia Commissione geodetica italiana; i presidenti della Commissione consultiva della pesca e del regio Comitato permanente della pesca; il direttore del regio ufficio centrale di meteorologia e geodinamica; il direttore del regio ufficio geologico; il direttore del regio Istituto idrografico della marina; il comandante della brigata specialisti del genio; il direttore dell'ufficio idrografico del regio Magistrato delle acque; il presidente della « Lega navale » *pro tempore*, ed il direttore della regia scuola navale di Genova. Il Ministro della Marina è presidente del Comitato.



SOVRACCOPERTURE "HUMBERT", l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in **5** minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma.

Coperture "EUREKA", in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI", in gomma ed amianto.

RÉCHAPAGES — Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA", (**L. 25** franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.

U. DE BONMARTINI - Milano **Via Plinio, 5** (Corso Buenos Ayres)
Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

A tutti i membri del Touring Club Italiano saranno mandati i Cataloghi per Vetture e Cicli **DE DION-BOUTON**

Farne domanda alla Società Anonima Garages E. Nagliati, Firenze, Borgognissanti, 56, indicando il numero di tessera.

VIAGGI GRATUITI

per visitare le Esposizioni

di **ROMA** e **TORINO 1911**

TOCCANDO LE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALIA
CON BIGLIETTI FERROVIARI CIRCOLARI-COMBINATI.

Secondo quanto venne pubblicato nella *Rivista* di febbraio ricordiamo che:

I. - I soci che presenteranno da oggi al 1 dicembre 1911 (anche ad uno per volta) non meno di **15** nuovi soci i quali si *provvedano in pari tempo degli arretrati della Carta d'Italia* del Touring (28 fogli se presentati durante il 1910, 36 fogli se presentati durante il 1911) avranno diritto ad avere **gratuitamente** uno dei seguenti biglietti di seconda classe:

a) Milano, Firenze, Roma, Genova, Torino, Milano.
b) Milano, Venezia, Firenze, Roma, Genova, Torino, Milano.
c) Milano, Genova, Roma, Torino, Milano.

II. - I soci che alle condizioni sopradette presenteranno non meno di **20** nuovi soci, avranno diritto di avere **gratuitamente** uno dei seguenti biglietti di seconda classe:

a) Milano, Venezia, Firenze, Roma, Napoli, Roma, Genova, Torino, Milano.
b) Milano, Venezia, Ancona, Foggia, Napoli, Roma, Firenze, Genova, Torino, Milano
c) Milano, Genova, Roma, Napoli, Roma, Genova, Torino, Milano.

III. - Chi presenterà non meno di **25** soci come sopra, avrà diritto ad avere **gratuitamente** un biglietto di seconda classe per visitare l'Italia, seguendo il percorso: Milano, Venezia, Ancona, Foggia, Taranto, Reggio, Messina, Catania, Palermo, Napoli (via di mare o via di terra), Roma, Genova, Torino, Milano.

Richiedere al T. C. I. OPUSCOLO-STATUTO contenente le schede.

FRA LE MARCHE DI PRIMO ORDINE, I CICLI

"SENIOR,,

SI SONO IMPOSTI PER LA LORO SOLIDITÀ
DI CUI DIEDERO E DANNO CONTINUE PROVE

CICLISTI, AUTOMOBILISTI

ADOTTATE I NUOVI TIPI DI PNEUMATICI

"POLACK,,

ED AVRETE UNA VERA ECONOMIA PER LA GRANDE DURATA

MILANO - Via S. Nicolao, 1 - **BONZI & MARCHI** - Via Carlo Alberto, 9 - **TORINO**

Viabilità

— Fra i lavori di pubblico interesse che si stanno attuando nella Provincia di Cuneo, sono degni di nota quelli relativi al riordinamento della strada nazionale di Valle Macra detta più comunemente strada Cuneo-Prazzo, consistenti nel ponte-viadotto sul rio Pagliero, nel migliorato andamento planimetrico in varî tratti e nell'avere portata la larghezza della strada a non meno di metri cinque.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto presentato dal Comune di Traversetolo per la strada d'accesso alla stazione di S. Polo, compreso il ponte sull'Enza.

L'Amministrazione Provinciale di Parma ha chiesta al Ministero dei Lavori Pubblici la facoltà di procedere essa, in luogo del Comune di Calestano, all'appalto dei lavori della strada montanara di Rio Spigone a Rio Arso.

— L'on. Sacchi, Ministro dei Lavori Pubblici, su proposta del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha nominata una Commissione perchè studî l'applicazione del sistema della cilindratura delle strade nazionali.

— Si sta costituendo un Comitato di cittadini del Collegio di Crescentino, allo scopo di promuovere il miglioramento delle comunicazioni nel Vercellese, e specialmente la tramvia di Brusasco e una comunicazione stradale diretta a Vercelli.

— Il sindaco di Pianoro, ricevendo una Commissione di braccianti disoccupati, ha promesso il suo interessamento presso la Prefettura ed il Ministero dei Lavori Pubblici affinchè venga sollecitata l'esecuzione del lavoro di correzione della strada nazionale nel tratto Bologna-Pianoro.

— La bellissima strada a mare ad Albissola Marina, sta per diventare strada provinciale, in sostituzione di quella interna che passerà di proprietà comunale.

— Si sta studiando un progetto di collegamento stradale tra i mandamenti di Segni e di Cori, che verrà fra breve presentato al Consiglio Provinciale di Roma.

— Ha avuto luogo un'adunanza delle rappresentanze di Bergamo e di Sondrio per promuovere il progetto di una strada carrozzabile che, traversando il paese di S. Marco, unisca le due provincie.

— Sono stati concessi sussidi per costruzioni stradali ai seguenti Comuni: Berceto (Parma) — Fara Sabina (Perugia) — Gargnano (Brescia) — Novoli (Lecce) — Sale Marasino (Brescia).

Al Comune di Cerola Alto (Sondrio) è stato concesso un sussidio per opere di difesa dal torrente Bitto.

— Nell'adunanza del Consiglio Provinciale di Bergamo del 12 settembre u. s., il consigliere onorevole conte comm. Gianforte Suardi propose ed il Consiglio approvò un ordine del giorno col quale, in vista dei risultati incoraggianti ottenuti dalla cilindratura dei tronchi di strada in prossimità della città, si fanno voti che tale sistema venga esteso, secondo l'intendimento della Deputazione Provinciale, e che il Governo faccia eseguire al più presto la cilindratura del tronco di strada nazionale Bergamo-Seriate, affinchè tale strada non si trovi in condizioni di inferiorità in confronto ai tronchi di accesso provinciali.

In seguito a raccomandazione ed all'interessamento dell'on. prefetto comm. Lavezzari, l'ingegnere capo del Genio Civile di Bergamo ha assicurato che verrà provveduta la strada nazionale del Tonale, di piazzette laterali per il deposito della ghiaia e del pietrisco, per maggior comodità e sicurezza del transito dei veicoli.

— Per poter provvedere ad una più diretta comunicazione con le stazioni ferroviarie e con gli approdi dei piroscafi postali, l'on. Sacchi, Ministro dei Lavori Pubblici, ha disposto che vengano concessi sussidi, tra gli altri, per la strada Consortile Como-Careno.

— Si sta studiando un progetto per continuare l'attuale carrozzabile che dal Pian del Gallo, sopra

FRERA

È la Bicicletta da preferirsi

da tutti

per la qualità del materiale impiegato e per la lavorazione scrupolosa ed accuratissima.

Domandate il Catalogo Modelli 1910

alla Società Anonima Frera - Milano - Tradate

S. Maurizio, vicino all'« Osteria del Giromin » deve giungere fino al Pizzo d'Ardona sopra Torno.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, sentito il parere del Consiglio di Stato, ha determinato di accogliere la istanza di sussidio presentata dal Comune di Calestano per il completamento della strada comunale obbligatoria denominata Montanara, assegnando il sussidio governativo di L. 66750.

— La manutenzione delle strade in Comune di Roncadelle (Brescia) è molto trascurata. Pessimo il tratto tra Roncadelle e lo stabilimento di Santa Giulia.

— E' generalmente lamentata la cattiva manutenzione del tronco Piove-Legnaro della strada Piove - Padova. Sarebbero specialmente necessarî spargimenti di ghiaia più pronti e abbondanti, a striscie larghe, per riparare alla rovina della sagoma prodotta dalla sfangatura.

— Vengono avanzate vive proteste per lo stato deplorevole della via Segurana in Torino, specialmente nel tratto fra via Moncalvo e via Asti. Detto tratto di strada è completamente ostruito da terra, ghiaia e pietre, di modo che è impossibile transitarvi.

— Si rende necessario da molto tempo il riattamento della strada comunale a Rottofreno (Comune di Centovera — provincia di Pavia) e ad Agazzino, altra Frazione dello stesso Comune, che trovansi in condizioni da rendere difficile e pericolosa la viabilità.

E' vivamente deplorato lo stato indecoroso in cui sono ridotte le strade di Roma. La pioggia crea spesso tanti laghetti e pozzanghere che rendono difficile la viabilità.

— Il Consiglio Provinciale di Mantova ha disposto per una prova di cilindratura per un tratto di strada da Mantova a Marmirolo.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto dei lavori complementari per la strada Bellano-Taceno, nella somma di L. 401 943, ed ha comunicata tale approvazione alla Deputazione Provinciale di Como, cui spetta di indire le aste per l'appalto dei relativi lavori.

— E' stata assunta dalla Provincia di Cuneo la strada che dalla provinciale Valdieri-Entraque porta alla Borgata S. Anna ove sono le palazzine che ogni anno ospitano nei mesi estivi la famiglia reale.

— E' stato deciso di compilare un progetto per la costruzione della nuova strada alle Grotte di Bassa (Cerreto Guidi) che importerà la spesa di L. 50 000 alla quale dovranno contribuire la Provincia e i Comuni interessati.

— Con Decreto Reale è stata approvata la concessione di un prestito di L. 15 000 all'interesse del 4 % al Comune di Indovero per la costruzione della strada di accesso alla stazione ferroviaria di Belluno.

— E' stata iniziata dalla truppa del Genio Militare la costruzione della strada Militare Longarone-Erto.

— Si è provveduto a Como ai lavori di allargamento della strada provinciale Regina.

— A Palazzuolo di Romagna fu tenuto un Comizio per reclamare il passaggio dalla seconda alla prima categoria della strada detta della Faggiola che deve congiungere la Romagna Toscana e più immediatamente il Mandamento di Marradi e i finitimi paesi della Provincia di Ravenna alla vallata del Santerno.

— E' stata ultimata la costruzione della strade Brunate-Blevio-Montepiatto.

— In base all'art. 29 della legge del 1868 sulle strade Comunali, si sono fatte trentatre ripartizioni per un importo complessivo di oltre novanta milioni. Il nuovo reparto ora in esame comprende 29 Comuni, con un importo complessivo di 110 000 lire di sussidi.

— E' stato assegnato il sussidio di L. 210 000 pari alla metà della spesa prevista per la costruzione della strada di accesso all'approdo sul lago di Garda (Comune di Tignale).

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, ha approvato il primo programma degli appalti da indirsi per la costruzione delle strade ad allacciare i Comuni isolati all'esistente rete stradale, dando facoltà alla provincie di far compilare i relativi progetti dai

A un cilindro
a due cilindri

"MOTO-RÊVE"
MILANO CORSO MAGENTA 27
Chiedere il Catalogo
1910-1911
portante gli ultimi modelli

GOERZ
TRIÈDRE-BINOCLES
PHOTO-APPAREILS
In vendita presso i Negozianti di forniture fotografiche, e gli ottici
C. P. GOERZ
Società per Azioni
BERLIN - FRIEDENAU, 115
LISTINO DI PREZZI GRATIS

propri Uffici Tecnici, salvo però ad ottenere l'approvazione ministeriale dei progetti stessi.

— Nell'elenco dei lavori da eseguirsi dallo Stato nel primo triennio, è compresa la strada di Castel Cerresi nel Mandamento di Bagnorea Provincia di Roma.

— Il progetto della strada Azzano-Cadenabbia è stato trasmesso, con avviso favorevole, dall'Ispettore Compartimentale di Milano al Ministero.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato, con alcune modificazioni, il progetto fatto compilare dal Comune di Calestano per il completamento della strada Comunale obbligatoria detta Montanara.

— Sono, da alcuni mesi, cominciati i lavori per la costruzione della strada carrozzabile da Toirano a Bardineto.

— E' stato aperto al transito il tratto di allacciamento della Frosinone Gaeta con la stazione ferroviaria di Frosinone. Il Consiglio Provinciale ha poi riconosciuta l'urgenza di provvedere alla sistemazione del primo tratto della stessa via Frosinone-Gaeta.

— Il Ministero dei Lavori Pubblici, in seguito a ricorso avanzato, ha chiesto nuovamente il parere al Consiglio Provinciale di Belluno, circa la opportunità della provincializzazione della strada Belluno-Mel-Busche.

— Il Congresso delle Associazioni dei Comuni, tenutosi a Palermo, ha emesso un voto per la riforma delle leggi sui lavori pubblici nella parte riguardante le strade vicinali, allo scopo di ottenere una classifica di tutte le strade stesse, in modo da provvedere a una migliore sistemazione di quelle in cui prevale il carattere agricolo, e di mantenere per le altre il sistema della legge attuale, cioè la formazione di Consorzi fra gli utenti.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso il voto che vengano in questo triennio eseguiti tutti i lavori stradali della Provincia di Chieti, anche se non comprese nell'elenco già approvato.

— E' stata iniziata, dietro autorizzazione per Decreto Reale, la costruzione della strada Agordo-Gosaldo che corre parallela alla vecchia strada militare che mena al confine, e passa per Rivamonte e Tiser.

— E' stata inaugurata la grande strada provinciale da Civitavecchia ad Allumiere e Tolfa.

— E' stato ultimato al Genio Civile il progetto del primo tronco della strada che dovrà congiungere, con lieve pendenza, Auronzo del Cadore con Misurina, e che sostituirà la via attuale ripida e pericolosa.

Ponti.

— Vennero emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici disposizioni per l'appalto dei lavori per la costruzione del Ponte Torti che dovrà unire i due tratti della strada provinciale Cesarò-S. Fratello (Palermo).

— In una riunione tenutasi fra i rappresentanti delle Deputazioni Provinciali di Padova e di Rovigo è stata riconosciuta la necessità che le due provincie abbiano a sostenere qualunque sacrificio perchè venga proceduto sollecitamente alla costruzione del ponte sull'Adige fra Anguillara e S. Martino e al prolungamento fino a Rovigo del tram Padova-Bagnoli.

Prossimo ad esaurirsi:

ANNUARIO DELL'AUTOMOBILISMO del Ciclismo e dei Trasporti moderni

L. 6 —— Edizione **1910** (VII anno).
ridotto a **L. 3** pei soci e affiliati del T. C. I.
Ordinazioni e vaglia alla Sede del T. C. I.

VITTORIO ROSSI & C.

Via Ponte Seveso, 35 - MILANO - Telefono 97-55

Concessionari Esclusivi di tutta la produzione delle Officine Legnanesi

Automobili "WOLSIT"
Cicli "WOLSIT" = "LEGNANO" = "WOLA"

Agenti Generali per l'Italia dei Cicli ed Automobili **"HUMBER"**

Cicli "ORIO" della rinomata Fabbrica Nazionale dei F.lli Orio di Piacenza .. ..

Il più grande assortimento in TUBI DI ACCIAIO tirati a freddo senza saldatura in tutti i diametri e spessori.

Agenti Esclusivi delle Gomme per Cicli BERGOUGNAN di CLÉRMONT-FERRAND

Chiedere Catalogo 1910 dei Cicli "LEGNANO"

INDISPENSABILI agli Automobilisti, Alberghi e ai Garages:

ANNUARIO DELL'AUTOMOBILISMO, DEL CICLISMO E DEI TRASPORTI MODERNI

EDIZIONE **1910** del T. C. I.

Prezzo L. **3,20** pei soci e per gli affiliati.

CARTA AUTOMOBILISTICA DEL T. C. I.

Foglio 1°: Italia Settentrionale e regioni limitrofe. - Scala: 650.000, a 5 colori. - Misure del Foglio m. 1,14 × 0,75. -

Pubblicazione diretta da L.V. Bertarelli, Vice Direttore e Capo sezione strade del T. C. I. ed eseguita dall'Istituto Geografico De Agostini - Novara.

PREZZO:
- **Edizione tascabile**, a stacchi, con copertina, contenente fascicolo di 78 piante di città L. **3** alla Sede. - L. **3,20** nel Regno. - L. **3,75** all'Estero.
- **Edizione murale**, montata su tela, verniciata - alla Sede . . . . . L. **8**.

(Le spese d'imballaggio e di porto sono caricate in assegno).

Ordinazioni e Vaglia al T. C. I. - MILANO, Via Monte Napoleone, N. 14.

Guardarsi dall'acquisto dei vecchi modelli offerti a prezzi di liquidazione! I nuovi Modelli

RALEIGH

sono in vendita esclusivamente presso l'Agente Gen. per l'Italia: **Ettore Vezzoni, Via Orti, 4-6, Milano**

e presso i subagenti: Alessandro Gnocchi - Via S. Agnese 4, Milano

Bergamo - Gualini Luigi.
Bonferraro - Piacenza Giuseppe.
Caravaggio - Merlini Giuseppe.
Castano - Colombo Giosuè.
Castelfranco Em. - Bergamini Ildebr.
Cesena - Pedrelli Pompeo.
Chioggia - Maistrello Giovanni.
Contarina - Rossi e Soncin.
Correggio - Spaggiari Santini.
Crema - Vailati Archimede.
Este - Morosini Augusto.
Faenza - Gadoni Aristide.
Firenze - Marchi Guido.
Forlì - Carmellini Primo.
Ghedi - Giovanelli Augusto.
Goito - Tosi Uriele.
Livorno - E. Frassinelli Susini.
Lodi - Visigalli S.
Lucca - Sonnenfeld G.
Mogiia Gonzaga Poltronieri Pietro.
Monselice - Cibotto Augusto.
Monza - Ripamonti Edoardo.
Nogara di Verona - Colombini Tacito.
Novi di Modena - Tardy Maurizio.
Palmanova Di Biasio Antonio.
Parma - Pedrelli Ercole.
Pavia - Mattia Giovanni.
Pegognaga - P. Spaggiari e F.
Piacenza - Toscani Benvenuto.
Pieve Soligo - Meneghini Giovanni.
Pordenone - Fantuzzi Pietro.
Reggio Em. - Baldi e Orlandini.
Rimini - Bendandi Giovanni.
Roma - Succ. Sorelle Adamoli.
Seregno - Pontigia Domenico.
Sermide - Ferrari Riziero.
Soncino - D'Errico Alfonso.
S. Pietro in Gu. - Berto Giuseppe.
Treviso - Mattarollo Eugenio.
Vanzaghello - Fassi Virginio
Verona - Zampini Augusto.

SPORT ALPINO

Il più ricco e variato assortimento del genere, nonchè abiti, stoffe e mantelline loden, presso

SARTORIA SUARDI con deposito

MILANO — Via Dante N. 7 LODEN DAL BRUN

CHIEDERE CATALOGO

TRE VIVE RACCOMANDAZIONI AI SOCI

Pagamento Quota 1911.

Saremo molto grati a quei soci che anticiperanno quanto più è possibile l'invio della **quota 1911** che è di Lire **6** (L. 8 per i soci dimoranti all'estero) per rendere così più agevole alla nostra Amministrazione il lavoro di incasso e di registrazione.

Basterà indirizzare al Touring Club Italiano, Milano, cartolina-vaglia con l'indicazione molto chiara del *nome, cognome, indirizzo* (dove saranno inviate le pubblicazioni), *numero di tessera* e leggenda sul tagliando: *per quota* 1911.

Unire possibilmente l'indirizzo stampato con cui vengono spedite le pubblicazioni periodiche.

Avvertiamo che verrà sospeso l'invio della Rivista *e delle altre pubblicazioni a coloro che non avranno soddisfatto la quota 1911 entro il 15 gennaio prossimo venturo*, senza pregiudicare per questo il diritto nell'Amministrazione di rivalersi della quota coi mezzi che lo Statuto le conferisce. L'invio delle pubblicazioni ai soci ritardatari sarà ripreso mano a mano che essi verseranno la quota.

I seguenti uffici succursali e Consolati del T. C. I. sono autorizzati alla riscossione delle quote di rinnovo, di passaggio e di associazione:

ASMARA . . . — *Ufficio Consolare del T. C. I.*
BERGAMO . . . — *Ufficio Consolare del T. C. I.*, via XX Settembre, 5.
BOLOGNA . . . — *Touring Office*, via Farini, presso Libreria Beltrami già Treves.
BRESCIA . . . — *Touring Office « Fert »*, via G. Bruno, 5.
CATANIA . . . — *Touring Office Gondrand*, via Vittorio Emanuele, 69 *A*.
COMO . . . . — *Touring Office*, via Plinio (presso la « Pro Como »).
FIRENZE . . . — *Touring Office Gondrand*, via del Campidoglio, 6.
GENOVA . . . — *Touring Office Gondrand*, Portici di via XX Settembre (Palazzo Hôtel Bristol).
LIPARI . . . . — *Touring Office*, presso Banco De Pasquale.
MILANO . . . — *Touring Office Gondrand*, Galleria Vittorio Eman., 22-24.
NAPOLI . . . . — *Touring Office Gondrand*, via Eletto Starace, 12 (piazza Nicolò Amore).
PALERMO . . . — *Touring Office Gondrand*, corso Vittorio Emanuele, 182.
PAVIA . . . . — *Touring Office*, presso l'Agenzia F.co Pizzocaro e S. Vecchio, corso Vitt. Em., 122.
ROMA . . . . — *Touring Office Gondrand*, via S. Silvestro, 91.
SIENA . . . . — *Touring Office*, presso Banco V. Crocini, v. Cavour, 12.
TORINO . . . — *Touring Office Gondrand*, via Roma, 20-22 int.
TRENTO . . . — *Touring Office*, presso la Banca Cooperativa, piazza Romana.
UDINE . . . . — *Touring Office*, presso Soc. tra Commerc., eserc. e industr.
VARESE . . . — *Touring Office*, presso il giornale *Cronaca Prealpina*, portici di corso Roma.
VENEZIA . . . — *Touring Office Gondrand*, Palazzo Morosini, Campo S. Stefano.

Pel versamento della quota 1911, pel passaggio a quinquennale o a vitalizio e per la presentazione di nuovi aderenti al T. C. I. valersi delle schede inserite a pag. XI.

C. PACCAGNINI VIA MANZONI, 37 Telefono 74-74 **Milano**

SMALTI — MINIATURE — INCISIONI — Targhe metalliche per Biciclette, Automobili, Macchine — Marche in decalcomania — Articoli rèclames
DISTINTIVI E MEDAGLIE PER CLUBS SPORTIVI E CASE INDUSTRIALI

I NEGOZIANTI *e* RIPARATORI *che non avessero ancora ricevuto il* **Catalogo illustrato** *delle*

Biciclette e Serie — **Abingdon - Dürkopp - Sun Solar - Racer - Piper,** ecc.

sono invitati a farne subito richiesta. — Essi vi troveranno anche un ricchissimo assortimento di Accessori *e di tutto quanto è necessario al loro commercio.*

CAMILLO OGGIONI & C.
9, Via Lesmi — MILANO — Via Ausonio, 6

VERSAMENTO QUOTA 1911

al T. C. I.

Il sottoscritto .....
(nome e cognome leggibili)

socio con tessera N. .....

residente nel Comune di .....

(Provincia di ..... *)*

Via ..... *N.* .....

trasmette l'importo della quota 1911

in L. ..... (1)

Firma leggibile

.....

Da ..... *il* ..... *19* .....

(1) L. 6 pei residenti in Italia, L. 8 pei residenti all'estero.

STACCARE LA SCHEDA NECESSARIA E INCOLLARLA SUL TAGLIANDINO DI UNA CARTOLINA-VAGLIA DIRETTA AL T. C. I. - MILANO.

DOMANDA DI PASSAGGIO

a Socio Quinquennale o Vitalizio

Il sottoscritto, socio { *annuale* / *quinquennale*

dall'anno ..... *all'anno* .....

con Tessera N. ..... *chiede di*

essere iscritto fra i Soci { quinquennali / vitalizi

del Touring e all'uopo versa la quota

di L. (1) .....

Richiede l'invio gratuito dello speciale distintivo per la categoria prescelta.

Nome e cognome .....

.....

Indirizzo: { *Comune* ..... / *(Prov. di* ..... *)* / *Via* ..... *N.* .....

Firma .....

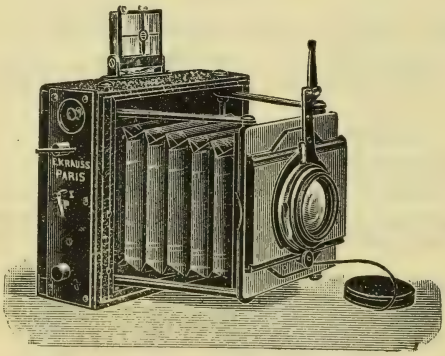
Da ..... *il* ..... *19* .....

(1) Pel passaggio da annuale a quinquennale versare L. 30 (L. 40 all'Estero). — Pel passaggio da annuale a vitalizio dedurre dalla quota di L. 100 (L. 125 per l'Estero) fino a due annualità precedentemente versate, in ragione di L. 5 ciascuna. I soci quinquennali aggiungano al risultato le quote anticipate per le annualità non ancora cominciate.

TAKYR KRAUSS

Apparecchio a otturatore per lastre

GRANDE PRECISIONE



Obbiettivi Krauss - Zeiss

Ritenuti i migliori per dilettanti e per fotografi

CATALOGO GRATIS E FRANCO

E. KRAUSS Ottico e Meccanico di precisione

16, 18 e 20, rue de Naples - PARIS

Telefono 546-15

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali c lmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

Fatevi Soci Vitalizi

o almeno Quinquennali.

Mentre il Consiglio direttivo sente il dovere di rinnovare i sensi della sua viva gratitudine pel cordiale appoggio accordato dai soci tutti al Sodalizio, esprime il desiderio vivissimo che gli annuali prendano occasione dall'accennata scadenza per chiedere di *passare fra i Soci Quinquennali* (1911-1915) o meglio per *farsi Socio Vitalizio.*

La completa e migliore attuazione delle utili iniziative promosse o integrate dal Touring nell'interesse del Paese, sarà raggiunta tanto più facilmente ove i soci offrano con la loro adesione quinquennale o vitalizia un valido concorso a costituirne le basi finanziarie sufficienti.

D'altra parte i soci godono dei seguenti vantaggi.

(similoro e smalti a colori)

I Soci Vitalizi ricevono in dono l'artistico distintivo qui riprodotto, nonchè le pubblicazioni periodiche che il T. C. I. distribuirà ogni anno ai soci.

Essi risparmiano le noie derivanti dal versamento della quota annua, dal rinnovo della tessera, ecc.

La quota unica da versarsi è ridotta a L. **90** (L. 115 per l'estero) per coloro che sono soci almeno dal 1909, e a L. **95** (L. 120 per l'estero) per coloro che sono soci dal 1900.

I Soci Quinquennali con la quota di L. **30** (L. 40 all'estero) **ricevono in dono** l'artistico distintivo qui riprodotto, nonchè tutte le pubblicazioni periodiche che il T. C. I. distribuirà ai soci dal 1911 al 1915.

(Argento, similoro e smalti a colori)

Un fervido appello a tutti i soci

Il Consiglio Direttivo del T. C. I. coglie l'occasione della fine d'anno per rivolgere viva preghiera ai soci di intensificare sempre più la propaganda al Sodalizio, la diffusione dei suoi scopi utili e patriottici, nelle famiglie, nelle scuole, nelle Società sportive, fra gli Enti pubblici, fra i militari, gli ecclesiastici, ecc., fra quanti insomma per amore di studio, per diletto o per affari si interessano alla miglior conoscenza del Paese, e all'incremento di ogni forma di turismo.

Così soltanto il Touring potrà festeggiare nel prossimo anno in occasione delle Esposizioni di *Roma* e *Torino* l'auspicato numero di

Centomila Soci

È uscito il Catalogo, nuovi modelli 1910, biciclette

GÖRICKE

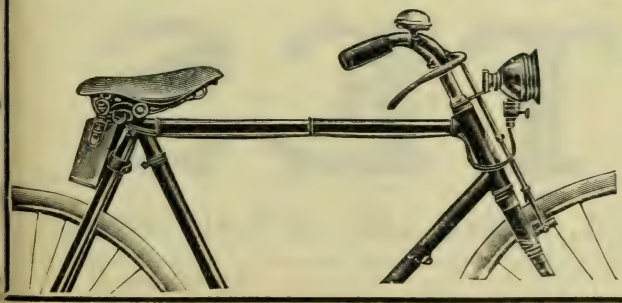
il massimo della perfezione in fatto di solidità, scorrevolezza ed eleganza.

Domandatelo alla Società

Göricke & Alterauge - Corso Indipendenza, 5 - Milano

Telefono 41-32

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili



CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI

Chiedere il nuovo listino alla Ditta

GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine

Sconto 30 % ai soci del T. C. I.

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale*(1) *Quinquennale* (2) *Vitalizio* (3)

e all'uopo

(1) versa L. **6** (L. **8** se all' estero)
(2) » » **30** (L. **40** se all' estero)
più L. **2** per ammissione
(3) versa una volta sola L. **100**
(L. **125** se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring Club Italiano.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

Da *100*

Trasmette pure l' importo di L. 18 per ricevere il blocco dei 36 fogli della Carta d' Italia del T. C. I. pubblicati dal 1906 al 1910, e cioè:

Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone. Napoli, Roma, Brescia Livorno. Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portonaurizio, Macerata, Chieti, Palermo. Ancona, Quadro d'unione, Bergamo, S Severo, Susa, Gargano, Domodossola, Orbetello

Firma.....

Staccare la scheda e applicarla sul tagliandino di una cartolina-vaglia diretta al Touring Club Italiano, Milano.

..... *li* .....

Cedola di Ordinazione del PRIMO ANNUARIO DELL'AERONAUTIC

Il sottoscritto richiede l'invio di N. ..... *copie del*

PRIMO ANNUARIO DELL'AERONAUTICA.

Cancellare la frase non corrispondente { *Desidera ricevere* ..... *l* ..... *Annuari* ..... franc ..... di port

e a tal uopo trasmette l'importo di L. .....

Autorizza la spedizione in **assegno** *di L.* .....

Nome e Cognome (leggibili .....

.....

INDIRIZZO PRECISO { *Comune di* .....

(Provincia di .....

Via ..... *N.* .....

Socio del T. C. I. con tessera N. .....

(1) Ogni copia **FRANCA DI PORTO**:
Italia: L. 3,20 } pei soci del T. C. I. L. 6,20 } pei non soci
Estero: » 3,50 } » 6,50 }

(2) Ogni copia **IN ASSEGNO**:
Italia: L. 3,50 } pei soci del T. C. I. L. 6,50 } pei non soci.
Estero: » 3,75 } » 6,75 }

GONFLEUR G. L.

il più leggero, il più facile ad applicarsi, il più semplice, il meno ingombrante; è munito di un filtro pratico; fornisce un'aria pura senza polvere nè olio; sopprime gli inconvenienti delle bottiglie d' aria.

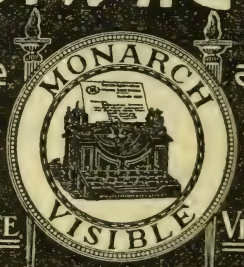
Chiedere Cataloghi ai rappresentanti:

BIELLA & C. - MILANO

Via Monforte, 19 Telefono 95-90

MONARCH

la migliore macchina a scrittura visibile



16 VIA DANTE VIA DANTE 16

PIZZI AMATORE - MILANO

PNEUMATICI

BATES

dell'antica fabbrica **W. & A. Bates Ltd. di Leicester**

Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

Il nuovo Regolamento sulla larghezza dei cerchioni delle ruote in relazione al carico dei veicoli.

Erano degli anni che noi, avendone riconosciuta la necessità, andavamo facendo opera attiva di propaganda a favore di un regolamento unico che disciplinasse in tutta Italia le norme, già dettate da molte Amministrazioni provinciali, sulla larghezza dei cerchioni delle ruote in relazione al carico dei veicoli, facendo anche, fin dal 1906, delle esperienze, che, comprovando l'esattezza di studi precedenti, hanno avuto la fortuna di richiamare l'attenzione dei tecnici italiani su uno dei coefficienti migliori per la conservazione delle massicciate.

E ci torna tanto più gradito il constatare che le idee da noi propugnate siano state attuate, in quanto della Commissione Ministeriale ch'ebbe a studiare e a proporre il detto regolamento, faceva parte il benemerito Presidente della nostra Commissione Strade.

Diamo ora per esteso il regolamento che venne approvato con R. Decreto il primo ottobre u. s. e che andrà in vigore il primo ottobre 1912.

REGOLAMENTO.

ART. 1. — Non sono ammessi alla circolazione sulle strade pubbliche i veicoli di qualunque genere che non abbiano i cerchioni rivestiti di gomma o di altra sostanza eminentemente elastica, se il peso complessivo del veicolo e del carico supera i limiti stabiliti dal seguente articolo in relazione al numero delle ruote ed alla larghezza dei cerchioni.

ART. 2. — Per i veicoli a due ruote il peso complessivo del veicolo e del carico non potrà superare:

I sei quintali se la larghezza del cerchione non è almeno di quattro centimetri;

I dieci quintali se la larghezza non è almeno di sei centimetri;

I venti quintali se detta larghezza non è almeno di otto centimetri;

I cinquanta quintali se la larghezza non è almeno di dodici centimetri.

Per i veicoli a quattro ruote il peso complessivo del veicolo e del carico non potrà superare:

I dieci quintali se la larghezza del cerchione non è almeno di quattro centimetri;

I quindici quintali se tale larghezza non è almeno di sei centimetri;

I trenta quintali se detta larghezza non è almeno di otto centimetri.

ART. 3. — Non è accordata alcuna tolleranza sul peso, neppure per i casi di veicoli imbrattati di fango, e di carico inzuppato di acqua.

ART. 4. — La larghezza dei cerchioni si misura sulla parte cilindrica del loro contorno esterno, escludendo la parte arrotondata, salvo la tolleranza di uno smusso fino ad un massimo di mezzo centimetro per parte.

ART. 5. — Ferme restando le disposizioni degli articoli 46 e 49 del Regolamento di polizia stradale in data 8 gennaio 1905, N. 24, il carico dei veicoli se è divisibile non potrà mai, insieme col peso dei veicoli, eccedere i settanta quintali.

Per il trasporto di oggetti non divisibili, il cui peso superi tale limite, si dovrà chiedere, almeno cinque giorni prima, la licenza all'autorità dalla quale la strada dipende, e avere ottenuto apposito lascia passare in iscritto. Nell'accordare la licenza l'autorità potrà prescrivere quelle condizioni o cautele che giudicherà necessarie nello interesse della sicurezza pubblica e della conservazione della strada, e potrà esigere il deposito di una somma

POSATE "CHRISTOFLE"
ARGENTERIA
ESIGERE: LA MARCA E IL NOME
CHRISTOFLE
FIRENZE, MILANO, NAPOLI, ROMA: Società Ceramica Richard-Ginori.
ALESSANDRIA: Barberis, Cesa, Pietrasanta & Co., *Giojellieri*, 1, Via Umberto.
CATANIA: A. Aloisio F.lli, *Chincaglieri*, 62, 64, Via Stesicorea.
GENOVA: Successore T. Variglia, *Posate, Coltelli, Vassoi*, 35, Galleria Mazzini.
BOLOGNA: L. Coltelli, *Giojelliere*, 8, A B. Via Spaderie.
PALERMO: Langer & Co., *Chincaglieri*, 198 200, Via Vittorio Emanuele.
PERUGIA: Vittor. Ascoli, *Chincagliere*, Corso Vannucci.
TORINO: Chiotti & Carena, *Porcellane*, 14-16, Via Garibaldi.
VENEZIA: G. Pagnacco, *Chincagliere*, Merceria San Giuliano, 711-713.

Premiato Stabilimento Artistico Industriale
AUGUSTO GEROSA
MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)
INCISIONI — SMALTI — MINIATURE
Oreficerie ed argenterie smaltate
STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI
Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi
Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.
Coppe con fregi smaltati
Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

a garanzia del compenso dei danni che venissero arrecati, nonchè il pagamento di una tassa di lire cinque per ogni trasporto e per ogni giorno per l'accompagnamento del carro da parte di un funzionario incaricato.

Art. 6. — Il conducente al quale venisse intimata la contravvenzione per il soverchio peso e carico del veicolo, avrà la facoltà di far verificare tale peso a sue cure e spese, al luogo più vicino dove trovisi un ponte a bilico o siano altri mezzi adatti, e ciò in contradditorio all'agente che gli avrà intimata la contravvenzione, o di persona dal medesimo delegata, senza però che egli abbia alcun diritto a compenso od indennizzo, qualora anche la prova sortisse esito a lui favorevole.

Nella targa prescritta dall'articolo 34 del regolamento di polizia stradale approvato con R. Decreto 8 gennaio 1905, N. 24, alle altre indicazioni verrà aggiunta quella del peso del veicolo.

Art. 7. — Per l'accertamento delle contravvenzioni al presente regolamento, e per la relativa procedura sono applicabili le disposizioni degli articoli 87, 89 e seguenti del Titolo I, Capo I del presente Regolamento di Polizia stradale.

Tali contravvenzioni sono punite coll'ammenda da lire due, estensibile, secondo le circostanze, a giudizio della autorità competente, sino a lire cento.

Art. 8. — Le norme contenute nel presente Regolamento non sono applicabili al carreggio militare.

Art. 9. — Il presente regolamento entra in vigore due anni dopo la data del R. Decreto di approvazione e dalla data della sua entrata in vigore rimane abrogata ogni contraria disposizione dei regolamenti generali e locali.

La larghezza dei cerchioni delle ruote di gomma.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha emanato un regolamento per disciplinare la larghezza dei cerchioni delle ruote in relazione al carico dei veicoli.

Per i veicoli a due ruote il peso complessivo del veicolo e del carico non potrà superare i sei quintali, se la larghezza del cerchione non è almeno di quattro centimetri, di dieci quintali se detta larghezza non è almeno di sei centimetri, di venti se non è almeno di otto, di cinquanta se non è almeno di dodici centimetri.

Per i veicoli a quattro ruote invece il peso del veicolo e del carico non potrà superare i dieci quintali, se la larghezza del cerchione non è almeno di quattro centimetri, di quindici se non è almeno di sei centimetri, di trenta se non è almeno di otto.

Il carico dei veicoli non potrà mai superare i settanta quintali se è divisibile; per il trasporto di oggetti non divisibili e che superano questo peso si dovrà invece cinque giorni prima chiedere la licenza alle autorità da cui dipende la strada.

Il conducente al quale venisse intimata la contravvenzione per l'eccessivo peso avrà facoltà di farlo verificare senza diritto però a rimborsi se questo è legale. Le contravvenzioni vanno da lire due a lire cento.

Questo regolamento entrerà in vigore due anni dopo la sua promulgazione.

Per le traverse interne agli abitati delle strade nazionali e provinciali.

Nella *Rivista* del settembre ultimo scorso venne riportato un breve articolo dal titolo: *Il Ministro Sacchi e il Touring pel miglioramento delle strade,*

APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO

LANCIA

1910 VETTURE LEGGERE 1910

con UN SOLO MOTORE di 20-30 HP.

Quattro diversi modelli di chassis:

Tipo corsa leggero, velocissimo, per due e tre posti.

Tipo ordinario da grande turismo.

Tipo allungato per vettura da città.

Tipo ordinario con guida inclinata per Torpedo-Body.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.

Via Petrarca, 31 - TORINO - Telefono 27-75

Telegrafo: "Lanciauto - Torino„

nel quale è detto fra le altre cose, che i rappresentanti del Touring, ricevuti lo scorso mese dal benemerito Ministro, ne richiamarono l'attenzione sulla necessità di creare il codice stradale che disciplini le viabilità, sia nei rapporti delle linee tramviarie con le sede stradali, che in quelle della manutenzione delle traverse interne, ecc., ecc.

A proposito di queste ultime io credo utile mettere in evidenza gli inconvenienti cui dà luogo l'applicazione della legge sui Lavori Pubblici del 20 marzo 1865 col consegnare ai comuni le traverse delle strade inghiaiate nazionali e provinciali che attraversano i centri abitati.

E ciò perchè si possa dagli illustri rappresentanti adoperarsi, nel modo che crederanno migliore, a che venga essa legge modificata in quanto riguarda la manutenzione delle traverse in esame, se essi non lo hanno già fatto nella conferenza avuta con la prelodata Eccellenza, e se le mie idee al riguardo, frutto di pratica esperienza professionale, collimeranno con le loro, come spero.

L'art. 22 della surricordata legge (ottima, tanto da resistere al tempo, ma che ovviamente in parte non risponde più alle moderne esigenze e vedute) stabilisce che: *I tronchi delle strade nazionali e provinciali compresi nell'abitato di una città o villaggio fanno parte delle strade comunali, salvo il concorso dello Stato o della Provincia nelle spese di mantenimento.*

Ed al seguente art. 41 è detto che la sistemazione e la manutenzione di detti tronchi sono a carico dei rispettivi Comuni, sotto la sorveglianza tecnica degli uffici del Genio Civile o provinciale, ma lo Stato o la Provincia corrispondono ad essi Comuni: *una indennità annua pari alla spesa di manutenzione di un tronco contiguo di strada d'eguale larghezza fuori dell'abitato e posto in condizione analoga.*

E l'art. 42 finalmente, definisce la quota di concorso, da parte dell'Amministrazione dello Stato o della Provincia, nella spesa di rinnovazione totale del pavimento di uno dei ripetuti tronchi di strada, quando la necessità di tale rinnovazione è riconosciuta dall'Amministrazione stessa.

E' in forza dei primi due articoli 22 e 41 che le traverse delle strade nazionali e provinciali interne agli abitati si consegnano ai rispettivi Comuni.

Parecchio si è discusso intorno al modo di fissare il canone dovuto ad un Comune pel mantenimento del tronco interno inghiaiato di una strada nazionale o provinciale, anche il Ministero dei Lavori Pubblici ha dato il suo parere, e si è finito con assegnarlo in proporzione della lunghezza del tronco e della spesa od estaglio annuo chilometrico medio di mantenimento dell'intera strada, astraendo così dalle diverse condizioni della traversa interna all'abitato rispetto alle varie tratte della strada esterna allo stesso.

Tale procedimento si giustifica da alcuni con la considerazione che la maggiore spesa di manutenzione così cadente talvolta a carico di qualche Comune, risultando insufficiente il canone che a questo vien corrisposto dalla Provincia o dallo Stato, deve attribuirsi al traffico locale, cioè proprio al fatto di passare il tronco attraverso un abitato, ed è equo perciò che la detta Amministrazione paghi solo il passaggio sul tronco medesimo.

Si tiene quindi conto esclusivamente della sua lunghezza nel fissare l'annuo estaglio che si paga al Comune, astraendo da qualunque altra considerazione.

Questi criterî sono forse discutibili, ma più che su di essi richiamo l'attenzione sulle conseguenze delle consegne che si fanno di queste traverse ai Comuni perchè le mantengano col rimborso della spesa nel modo anzidetto.

E' noto il modo generalmente deplorevole col quale si mantengono dai Comuni le loro strade, e per conseguenza anche le traverse inghiaiate interne delle strade nazionali e provinciali lasciano spesso molto a desiderare in quanto a stato di manutenzione.

Questa procede quindi quasi sempre in modo molto stentato, malgrado le continue sollecitazioni che vengono fatte da chi ha l'obbligo e il diritto di sorvegliarla, pur facendosi poi luogo ai pagamenti annuali degli estagli dovuti.

La conservazione delle parti accessorie della strada e delle opere d'arte è alquanto trascurata o non vi si provvede affatto, verificandosi così una diminuzione del valore del patrimonio stradale; ma chi è poi principalmente danneggiato da tali inconvenienti è, come di consueto, il pubblico che paga le sue tasse, e sul quale gravano le conseguenze ultime e pratiche di certi provvedimenti erronei od irrazionali, non importandogli altro che di poter passare in ogni tempo comodamente sulle strade, qualunque sia l'Ente cui esse appartengano, e chiunque sia il responsabile del loro cattivo stato di manutenzione.

Alcuni Comuni si rifiutano a ricevere tali consegne, e, come accade spesso a chi sa ben difendere i proprî interessi, finiscono per raggiungere l'intento.

E' risaputo che alcune Amministrazioni Provinciali, con lodevolissimo provvedimento, hanno assunta la manutenzione di alcune strade intercomunali, salvo il rimborso da parte dei Comuni, di una certa quota della spesa (un quarto appena, nella Provincia di Caserta).

Si raggiunge così un doppio scopo: il mantenimento di queste strade è ben curato ed i Comuni sopportano una spesa relativamente lieve.

Fermo rimanendo quanto è attualmente stabilito dalla legge 1865, articolo 42, per la rinnovazione totale delle carreggiate dei tronchi basolati od inghiaiati di strade nazionali o provinciali comprese entro gli abitati, io credo si potrebbe migliorarne lo stato di continuo ed ordinario mantenimento, nell'interesse generale della viabilità, con l'avocare allo Stato od alle Provincie, a seconda dei casi, il loro mantenimento, salvo il concorso, da parte dei Comuni, di tutta o parte della spesa annua di mantenimento, da calcolarsi in ragione delle lunghezze e delle spese medie chilometriche di manutenzione di esse strade e derivanti dai rispettivi capitolati speciali d'appalto. Sarebbe, in brevi termini, un provvedimento analogo a quello già adottato, e con buon esito, per alcune strade intercomunali, in attesa della completa e radicale

In vendita solamente presso i Negozianti di apparecchi fotografici e accessori.

SATRAP

Carte fotografiche e sviluppatore

Chemische Fabrik auf Aktien (vorm. E. Schering)

Sezione Fotografica ▣ Charlottenburg, Tegeler Weg 28-33

soluzione del problema della viabilità comunale, che dovrebbe, fra non molto, essere un fatto compiuto.

Evidentemente gli art. 22 e 41 della legge 1865, andrebbero opportunamente modificati in base ad apposito disegno di legge.

Si può obbiettare che il mantenimento di una traversa richiede generalmente cure speciali e molto diverse da quelle necessarie pei tronchi esterni agli abitati, e quindi occorre allora per essa assegnare uno straordinario compenso all'impresario manutentore dell'intera strada; ma è appunto in tale generosa elargizione che dovrebbe consistere la funzione protettrice dell'Ente superiore sul Comune, avuto anche riguardo al maggiore interesse, che, ripeto, è quello della generale viabilità su tutta la rete delle comunicazioni per via ordinaria.

Ing. Enrico Marcello.

Caserta, 15 *ottobre* 1906.

Circolazione degli Automobili e dei Motocicli in prova.

Col giorno 26 passato ottobre hanno cessato di avere effetto le targhe rilasciate in passato dall'Amministrazione finanziaria per la circolazione degli automobili in prova.

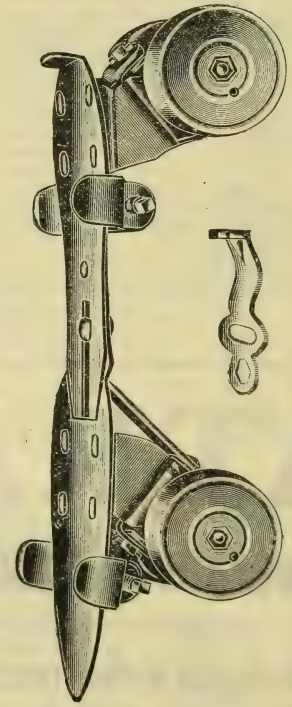
Peraltro, a norma delle vigenti disposizioni, i fabbricanti e commercianti di automobili e i rappresentanti di Case nazionali e di Case estere aventi deposito nel Regno, che intendessero di far circolare veicoli semoventi a scopo di prova od a scopo di vendita, devono presentare domanda in carta da bollo di centesimi 60 alla Prefettura della Provincia nella quale esercitano la loro industria o commercio. Alla domanda deve essere unito un certificato dell'agente delle imposte dirette, comprovante la inscrizione del richiedente, nella qualità espressa, sui ruoli dell'imposta della ricchezza mobile, e un certificato della Camera di Commercio che attesti la qualità del richiedente. In esso poi si deve specificare il numero delle particolari targhe di riconoscimento, e dei corrispondenti contrassegni mobili di tassa che possano rilasciarsi in relazione all'importanza dell'azienda: questo nei riguardi degli automobili; nei riguardi invece dei motocicli, non occorre l'indicazione anzidetta, inquantochè essi sono ammessi alla circolazione di prova con contrassegno mobile di tipo unico a tassa fissa di L. 30.

Per gli automobili la specificazione dei contrassegni metallici deve essere fatta in relazione alla tabella dei veicoli e delle tasse unita alla legge sulla tassa degli automobili, distinguendo i contrassegni desiderati con le voci della detta tabella, ad esempio: un contrassegno mobile di tassa per automobile in prova atto all'uso privato fino a 9 HP; un contrassegno mobile di tassa per automobile in prova atto all'uso pubblico fino a 10 posti; un contrassegno mobile di tassa per *camion* in prova fino a 24 HP, ecc.

Di regola sono da rilasciarsi tanti contrassegni mobili di tassa per automobili, quante sono le targhe triangolari di riconoscimento che il Prefetto, d'accordo coll'Intendente di finanza, ha determinato potersi concedere. I fabbricanti e commercianti possono però chiedere il frazionamento di tipi, secondo i particolari bisogni delle rispettive aziende.

E' ammesso l'uso di contrassegno mobile di tassa rilasciato dall'Amministrazione finanziaria per una

PATTINI
A ROTELLE
FOOT BALL
LAWN
TENNIS
Domandate
Catalogo generale
A. RAIMONDI
S. Vicenzino, 4
— MILANO —



Telefono 100-05
Auto-Garage Centrale
MILANO
Vicolo S. Carlo, N. 3 (Via Monforte)
APERTO TUTTA LA NOTTE
OFFICINA
COSTRUZIONI - RIPARAZIONI
CARICA ACCUMULATORI
Forniture complete
Deposito e rifornimenti benzina con impianto di sicurezza brevettato - Misuratore automatico
Assoluta garanzia.
Telegrammi: Autocentral - Milano

Le Lastre SCHLEUSSNER
le più raccomandabili per paesaggi e lo sport
Listino à richiesta.
Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.

CICLI ATENA
Società Cicli Atena - Piazza Castello, 16 - MILANO

data forza o numero di posti, anche per la prova di automobili di forza o capienza minore. E' pure ammesso l'impiego simultaneo di due o tre contrassegni mobili, quando siano tali da rispondere in complesso alla forza, o alla capienza dei posti, delle vetture da sperimentare.

Per ogni contrassegno di prova sarà dovuta la tassa annuale corrispondente a due terzi di quella normale, in rapporto alla forza dinamica di ciascun tipo, e per le vetture ad uso pubblico, in rapporto al numero dei posti. La validità dei contrassegni mobili scade col 31 dicembre di ogni anno.

La circolazione in prova di automobili e motocicli può effettuarsi anche fuori della provincia nella quale le particolari targhe di riconoscimento ed i contrassegni mobili di tassa furono rilasciati.

NUOVE NOMINE.

Capo Console.

Firenze ..... On. march. Gerini Gerino, via Ricasoli, 42.

Consoli civili.

Bussolengo ..... Smania dott. Gaetano.
Caracas (Venezuela) Ronco E. Mario, Apartado, 372.
Castelsardo ..... Corso Giovanni, sindaco.
Cavanella Po ..... Biaggi Enrico.
Engi (Svizzera) ... Biaggi cav. Luigi.
Macugnana ..... Trelease ing. Guglielmo.
Oltre il Colle ..... Scrufari rag. Ettore.
Rezzato ..... Bossoni avv. Giov. Battista.
Riccione ..... Del Bianco Serafino.
San Vito ..... Costa dott. Raffaele.
Spilamberto ..... Wagner Eugenio, sindaco.
Stilo ..... Fazzarè Spartaco.
Turate ..... Spinelli Guido, presidente Società Ciclistica.

Consoli militari.

Milano (8 regg. Fanteria) ..... De Martino Avolio F., tenente aiutante maggiore.
Genova (Div. Mil.) Rocca magg. cav. Francesco.

Legali.

Alessandria ..... Avv. Barberis Tommaso.
Città di Castello... Avv. Zamponi Carlo Alberto.
Rezzato ..... Bossoni avv. Giov. Battista.

Medici

Bussolengo ..... Dott. Smania Gaetano.
Fontana Elice .... Dott. Cavara Napoleone, piazza Maggiore. 6.
S. Agata Militello.. Dott. Liotta Giuseppe.
Segusino ..... Dott. Dal Canton Tiziano.

DIMISSIONARI.

Consoli civili.

Busto Arsizio ..... Ceriotti Giuseppe.
Iquique (Chilì) .... Priaroni Angelo.
Moncalieri ..... Dalmasso Ferdinando.

Prima di acquistare una bicicletta, assicuratevi che essa sia di una marca tale da garantire le vostre giuste aspettative.

Voi potrete trovare i requisiti di eleganza, solidità e lunga durata in una

Bicicletta

TRIUMPH

la migliore macchina che l'industria ciclistica inglese ha saputo ideare.

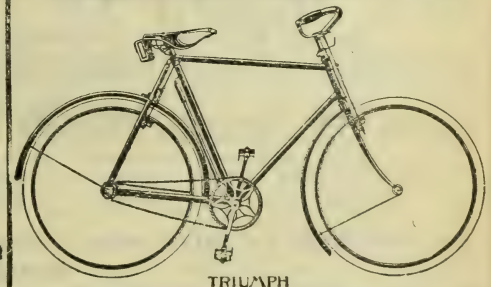
Nessun'altra marca può darvi le soddisfazioni della nostra, poichè nessuna Casa è in grado di fabbricare coi nostri sistemi e nelle stesse nostre speciali condizioni.

I particolari e dettagli sono elencati nel nostro Catalogo che si spedisce gratis e franco dalla

The Triumph Cycle Co. Ltd. Coventry (England)

o dai nostri rispettivi agenti.

MILANO - Palmiro Zignone succ. Attilio Beretta, Corso Porta Romana, 65.
ANCONA - A. Marchetti & Co., Via XX Settembre.
AREZZO - Auto Garage Perugia.
BERGAMO - Paolo Brignoli, Via Paleocapa, 1.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco, 41.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Via Goito, 5-7.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
GENOVA - A. Pelucco, Via Colombo, 6 rosso.
LIVORNO - G. Gambini, Via Aurelio Saffi, 1.
LODI - Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Corso C. Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Emanuele.
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage Perugia, Piazza Vitt. Emanuele
PESCARA - D'Aurelio Melfino, Corso Manthonè, 100
RAVENNA - A. Zuffetato, Via Mazzini, 5.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
SAN REMO - Gagliotto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.
TREVIGLIO - M. Setti - Velocipedi.


TRIUMPH

Consoli militari.

Conegliano (80 regg. Fanteria) ..... Ricordi magg. cav. Alessandro.
Ferrara (14 regg. Artiglieria da Camp.) Somigliana cav. Ludovico.
Fossano (31 regg. Fanteria) ..... Boetti dei conti Boetti nob. cap. Angelo.
Milano (8 regg. Fanteria) ..... Micheli cap. Luigi.
Roma (Carabin. R. Leg. Allievi) .... Grossetti cav. cap. Giuseppe.
Sassari (45 regg. Fanteria) ..... Frassi cap. Giuseppe.

CARTELLI INDICATORI

Sottoscrizione precedente	L.	75120,75
Municipio di Bolognano	»	25 —
Municipio di Latisana	»	40 —
Dott. Gino De Benedetti, Nanto ...	»	50 —
Municipio di Pontevico	»	43 —
Municipio di Edolo	»	88 —
Municipio di Pescolanciano	»	20 —
Fratelli Radice, Milano	»	10 —
Veloce Club, Erba-Incino	»	10 —
Consolato del T. C. I., Erba-Incino.	»	10 —
Municipio di Colledimezzo	»	20 —
Municipio di Centallo	»	50 —
Municipio di Firenzuola	»	13 —
Carlo Conti, Olgiate Molgora	»	90 —
Deputazione Provinciale di Milano .	»	200 —
Municipio di Lograto	»	20 —
Municipio di Arsiè	»	20 —
Municipio di Caltagirone	»	20 —
Municipio di Thiene	»	60 —
Municipio di Pergola	L.	70 —
Municipio di Sestri Levante	»	50 —
Municipio di Langhirano	»	50 —
Municipio di Goito	»	20 —
Municipio di Bagnone	»	6 —
Municipio di Rive	»	43 —
Municipio di Pesaro	»	50 —
Municipio di Trino	»	3 —
Municipio di Savigliano	»	80 —
Municipio di Ortacesus	»	20 —
Municipio di Varano Melegari	»	125 —
Municipio di S. Zeno Naviglio	»	20 —
Municipio di Palazzolo Vercellese ..	»	43 —
Municipio di Casale Litta	»	10 —
Municipio di Vietri sul Mare	»	30 —
Municipio di Archi	»	20 —
Paolo Uzielli, Montaione	»	35 —
Avv. S. Carinola, Firenze	»	40 —
Municipio di Diano Marina	»	40 —
Municipio di Canzo	»	30 —
Municipio di Fontanelle	»	80 —
Municipio di Borgomanero	»	70 —
Municipio di Ferno	»	80 —
Municipio di Veggiano	»	3 —
Central Garage, Genova	»	35 —
Dinamite Nobel, Avigliana	»	25 —
Municipio di Nebbiuno	»	20 —
Municipio di Breno	»	40 —
Municipio di Gazoldo	»	70 —
Municipio di Verolanuova	»	20 —
Municipio di Veglie	»	20 —
Municipio di Castiglione M. R.	»	20 —
Municipio di Chiomonte	»	20 —
Municipio di Priero	»	49 —
Municipio di S. Giuliano Puglie ...	»	10 —
Municipio di Montefiore dell'Aso ..	»	43 —
Municipio di Valdagno	»	40 —
Municipio di Boleto	»	3 —
Municipio di Marcon	»	3 —
Municipio di Novellara	»	20 —
Totale...	L.	77 365,75

Cartelli sottoscritti a tutto il 30 settembre 1910: N. 5507.

Blocco 86 Monografie di segnalazioni alpine in montagna pubblicate dal T. C. I. raccolte in elegante astuccio di tela con impressioni in oro. Prezzo Lire SEI franche di porto.
Ciascuna Monografia in separato Cent. 10.

Football Articoli per Sport Pattini F.lli BRIGATTI Corso Venezia, N. 33 — MILANO — Tennis
Rappresentanti Cicli "MAINO,, e "ADLER,,

BANCA COMMERCIALE ITALIANA
Società Anonima — Capitale L 105 000.000 interamente versato
Fondo di riserva ordinario L. 21.000.000 — Fondo di riserva straordinario L. 14.000.000
Sede Centrale: MILANO ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO-ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA LIVORNO - LUCCA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA ROMA - SALUZZO - SAVONA - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA
Rappresentanze a TUNISI, presso Banque Commerciale Tunisienne
BRASILE, presso Banco Commerciale Italo-Brasiliano

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale*(1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3)

e all'uopo

(1) versa L. **6** (L. **8** se all' estero)
(2) » » **30** (L. **40** se all' estero)
più L. **2** per ammissione
(3) versa una volta sola L. **100** (L. **125** se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring Club Italiano.

Firma del richiedente .....

» del padre, tutore o marito

» del socio presentatore

Da 190

Trasmette pure l' importo di L. 18 per ricevere il blocco dei 36 fogli della Carta d' Italia del T. C. I. pubblicati dal 1906 al 1910, e cioè:

Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Napoli, Roma, Brescia Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo, Ancona, Quadro d'unione, Bergamo, S Severo, Susa, Gargano, Domodossola, Orbetello

Firma .....

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale*(1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3)

e all'uopo

(1) versa L. **6** (L. **8** se all' estero)
(2) » » **30** (L. **40** se all' estero)
più L. **2** per ammissione
(3) versa una volta sola L. **100** (L. **125** se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring Club Italiano.

Firma del richiedente .....

» del padre, tutore o marito

» del socio presentatore

Da 190

Trasmette pure l' importo di L. 18 per ricevere il blocco dei 36 fogli della Carta d' Italia del T. C. I. pubblicati dal 1906 al 1910, e cioè:

Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Napoli, Roma, Brescia Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo, Ancona, Quadro d'unione, Bergamo, S Severo, Susa, Gargano, Domodossola, Orbetello

Firma .....

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale*(1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3)

e all'uopo

(1) versa L. **6** (L. **8** se all' estero)
(2) » » **30** (L. **40** se all' estero)
più L. **2** per ammissione
(3) versa una volta sola L. **100** (L. **125** se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring Club Italiano.

Firma del richiedente .....

» del padre, tutore o marito

» del socio presentatore

Da 190

Trasmette pure l' importo di L. 18 per ricevere il blocco dei 36 fogli della Carta d' Italia del T. C. I. pubblicati dal 1906 al 1910, e cioè:

Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Napoli, Roma, Brescia Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo, Ancona, Quadro d'unione, Bergamo, S Severo, Susa, Gargano, Domodossola, Orbetello

Firma .....

SOCI! Nel pagare cogliete l'occasione per farvi Soci Quinquennali o meglio » Vitalizi

LA QUOTA 1911

L. 6 Italia
L. 8 Estero

- L. 30 Italia - L. 40 Estero
L. 100 » - L. 115 »

con diritto agli splendidi distintivi speciali.

Dr G. LANGBEIN & Co. MILANO - Via Kramer, 32

Proprio Stabilimento a **LIPSIA - SELLERHAUSEN** (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Premiato Stabilimento Artistico
UNIONE ZINCOGRAFI
Via Spontini, 5 - MILANO
Telefoni 71-08 e 21-81
FORNITORI DEL T.C.I., DELLO STATO E DELLE PRIMARIE CASE EDITRICI
RAPPRESENTANZE: TORINO - GENOVA - FIRENZE MODENA - COSTANTINOPOLI

Tre vive raccomandazioni ai Soci

AFFRETTATE IL

Versamento della Quota 1911 - L. 6 all'Estero L. 8

Se il versamento viene eseguito per posta, inviare vaglia alla Sede del Touring Club Italiano - Milano, Via Monte Napoleone, 14, o a quella degli *Uffici Succursali* (vederne l'elenco a pagina 18 dell'Annuario 1910) indicando molto chiaramente: *indirizzo preciso, numero di tessera e leggenda* **"per quota 1911,,**

Valersi dell'apposita scheda stampata a pag. XI

Unire possibilmente l'indirizzo stampato con cui vengono spedite le pubblicazioni periodiche.

AVVERTENZA. - Coloro che non verseranno la quota entro il 15 gennaio 1911 avranno sospeso l'invio della Rivista e delle altre pubblicazioni gratuite pei soci del 1911 (Annuario, otto fogli della Carta d'Italia, Guide regionali illustr.) senza pregiudicare per questo il diritto nell'Amministrazione di rivalersi della quota coi mezzi che lo Statuto le conferisce.

Non si accettano in pagamento:

a) Valori che non siano pagabili sulla piazza di Milano;

b) Francobolli che non siano quelli internazionali.

Nell'occasione del rinnovo fatevi Soci Vitalizi

col versamento di L. 90 (L. 115 all'Estero) per chi è socio almeno dal 1909

oppure

Quinquennali

col versamento di L. 30 (L. 40 all'Estero).

Fate diventare tali i vostri parenti, amici e conoscenti.

(similoro e smalti)

(argento, similoro e smalti)

Bellissimi Distintivi gratis ai Soci Vitalizi e Quinquennali.

I soci Quinquennali hanno bonificate nel passaggio a Vitalizi le quote anticipate per le annualità non ancora cominciate.

Valersi dell'apposita scheda stampata a pag. XI per passare socio vitalizio o quinquennale.

Presentate nuovi Soci per essere presto in centomila

Valersi delle apposite schede stampate a pag. XIII e XX per presentare nuovi soci.

Graditissimi premi ai Soci Benemeriti: **Medaglie, Biglietti di viaggio gratuiti, ecc.**

OPUSCOLO DI PROPAGANDA GRATIS a richiesta.

Soci quinquennali.

Bocca Raffaele, Ancona — BRESSI MARIA, Milano — Faini Vittorio, Crescenzago — Fantoli dott. Giulio, Piacenza — Fenkart Joseph, St. Gallen — Gambigliani Zoccoli rag. Aldo, Milano — Gasparrini dott. Serafino, Zenon Pereyra — Larco Lorenzo, Callao — Muzzulini Carlo, Vigevano — Pozzi Giuseppe, Milano — Schiaffino Alberto, Genova.

Elenco dei Candidati

a Soci del T.C.I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Settembre 1910

SOCI VITALIZI (*)

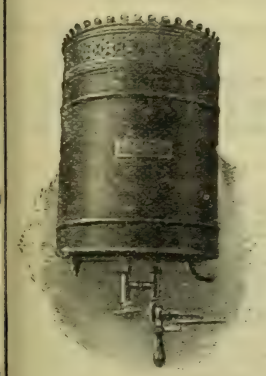
ASOLA, Gobbi Giuseppe — BOLOGNA, Thomas Pier Ambrogio — BUENOS AYRES, Avenati ing. Bruno — ESTE, Rizzo Pietro — MILANO, Consonni Ferruccio — NAPOLI, Bournique Carlo; Orilia Marcello — PESCASSEROLI, Sipari Francesco — PISTOIA, Sozzifanti nob. Mario — REGGIO EMILIA Battaglini cav. avv. Sante — ROMA, De Felici march. Luigi; Direzione Generale di Ponti e Strade — S. PAULO, Prandini Celestino.

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Balbiano Pietro.
Casale Monferrato. — Segre Augusto.
Castelnuovo Scrivia. — SCACHERI MARGHERITA.
Grana Monferrato. — Montiglio avv. Vincenzo.
Montemagno. — Lombardo Luigi.
Ovada. — Spinola Ugo.
Tortona. — Piccio ten. Pier Ruggiero.
Valenza. — Cavagnolo Paolo.
ANCONA. — Bocca Raffaele, Casaccia Nazzareno, Mengoni avv. Vincenzo, Veggiani rag. Achille.
Osimo. — Rossi rag. Urio.
AQUILA. — *Avezzano.* — Corbi ing. Enrico.
AREZZO. — Turchini Vincenzo.
Cortona. — Magi Diligenti Alfredo.
ASCOLI PICENO. — Bartolini Enzo.
Fermo. — Cesetti don Luigi.
AVELLINO. — *Calitri.* — Gerardi Giuseppe.
BELLUNO. — *Feltre.* — Dal Covolo dott. Augusto.
Tai di Cadore. — Girotti ten. Mario.
BERGAMO. — *Albino.* — Boegli Oscar.
BOLOGNA. — Accademia del Pedale Volante, Boriani Augusto, Milani Guido, Zannoni prof. Ausonio.
Castel S. Pietro. — Conti Michelino.
BRESCIA. — Regosa Giulio.
Cedegolo. — Tottoli ing. Pietro.
Chiari. — Cadeo avv. Felice.
Cogno. — Colombara Pietro, Francesconi Maurizio.
Marone. — Fontana Vittorio.
Rezzato. — Bossoni avv. Battista.
S. Bartolomeo. — Società Ciclistica « Sport Club ».
CAGLIARI. — Cao Pasquale, Costa Achille, Cunico Giuseppe, Garzia Raffaele, Società Ginnastica Amsicora.
Paulilatino. — Bianchessi dott. Felice.
CALTANISSETTA. — Vaccaro avv. Salvatore.
CAMPOBASSO. — *Riccia.* — Fanelli Turi Gino.
CASERTA. — Imperatore cap. Antonio.
Capua. — Friozzi Federico.
CATANIA. — *Acireale.* — Scuderi Angelo.
Caltagirone. — Salerno Raffaele.
CATANZARO. — Jannoni Gregorio.
Chiaravalle Centrale. — Vecchi Francesco.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

(**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia. L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.



Premiata Ditta **F.lli ZANINETTI** **MILANO**
Viale Volta, 11 - Telefono 9-74
Casa fondata nel 1848

Grande officina per lavori di ogni metallo in lastra. - Fornitori dello Stato. ***Esclusivi assuntori dei lavori di restauro della tettoia Stazione Centrale di Milano.*** Decorazioni in zinco stampato per fabbricati. Tubi pluviali, canali, coperture di campanili, cappelle mortuarie, cupole, specole, verande, tettoie, ecc., in lamiera zincatapiana, ondulata ed a squame; zinco, piombo, rame ed altri metalli. Tubazioni per fumisteria, ventilatori, aspiratori e pozzi artesiani. — Preventivi a richiesta.

Specialità coperture banchi per Bar e forniture inerenti.

Gazogeni acetilene brevettati. - Carburo di calcio. - ***Scaldabagno automatico brevettato "VULCANO,,*** funzionante a pressione d'acqua e scevro da qualsiasi pericolo d'esplosione.

Cavalletto estensibile brevettato in tutto il mondo, completamente in ferro, ordigno indispensabile a tutti gli imprenditori di costruzioni edilizie, pittori, decoratori, tappezzieri, gasisti, elettricisti.

Rilevatari dei rinomati magazzini già PIETRO ALLOGGI, per la vendita di cristallerie, vetrerie, ottonami e forniture complete per gasisti, elettricisti. Fornitori delle primarie officine del gas d'Italia.

CHIOGGIA. — *Castelfrentano.* — Di Ienno ing. Francesco.
COMO. — Patrignani Francesco.
Bellagio. — Gilardoni Domenico.
Ello. — Raimondi dott. Clemente.
Erba Incino. — Beccalli Livio, Sirtori Camillo, Tosi Agostino.
Gravedona. — Bellati Carlo.
Oggiono. — Beretta Celestino, Bianchi Giuseppe, Colombo Tomaso, Negri Felice, Negri Luigi, Riva Giovanni.
Pescallo di Bellagio. — Stadelmann Cesare.
Tradate. — Bassi Luigi, Calloni Luigi, Castelli Luigi, Faravelli Vittorio Domenico, Sonzini Angelo, Vismara Angelo.
Trevisago. — Gasparini Oreste.
COSENZA. — *Amantea.* — Del Giudice avv. Filippo.
Scalea. — Paolillo Andrea.
CREMONA. — Cassanelli rag. Umberto, Ciboldi rag. Giovanni, Demicheli Alessandro, Germani Annibale.
Duemiglia. — Bracchi dott. Italo.
CUNEO. — Fantini Bartolomeo.
Alba. — Cordier sott. Mario.
Busca. — De Giorgis rag. Federico.
Fossano. — Lamberti don Antonio.
Mondovì. — Diemeno Bartolomeo Renato.
FERRARA. — Melloni Augusto.
FIRENZE. — Capece Zurlo Renato, Chizzola dott. Giovanni, Ginanni Fantuzzi conte Marco, Meyer Alberto, Occhipinti Ignazio, Sforza sottot. Francesco.
Castello. — Cecchi Salvatore.
Cireglio. — Mazzantini Califfo.
FORLI'. — Fotografia Milanese, Martagni Eugenio.
Cesena. — Mazzoli F.
GENOVA. — Baglietto Angelo, Cambiaso Lodovico, Celasco Rinaldo, Chiappori dott. Pasquale, Elena Antonio, Lacagnina Calogero, Moschetti prof. Edoardo, Orsi Gioacchino, Pardini Armando, Peralta Ramos Edoardo, Pescia Stefano, Placido Lauro, Scarabicchi Silvio, Schiaffino Alberto, Schiaffino Carlo, Solari Pietro, Tansini ing. Mario, Viale rag. Luigi.
Gattorna. — Raffetto Domenico.
Pieve di Sori. — Leverone Giacomo.
Ponte di Savignano. — Parodi Aurelio.
Rapallo. — Arata Giacomo.
Recco. — Rizza rag. Michele.
Savona. — Aschiero Francesco, Bozzano Felice, Caorsi Andrea, Frumento dott. Vittorio, La Palombara ing. Vincenzo, Lonati Juares.
Spezia. — Carreras ing. cap. Alfredo, Falconi Giuseppe.
GIRGENTI. — *Licata.* — Liotta dott. Salvatore.
GROSSETO. — Barth Teodoro.
Gavorrano. — Camaiori Tedeschini Dante, Longiave Salvatore.
Prata. — Ditta Fratelli Verdiani.
LECCE. — *Mesagne.* — D'Alonzo dott. Angelo, D'Alonzo avv. Piacentino.
Parabita. — Caggiula Luigi.
LIVORNO. — Chelucci Francesco.
LUCCA. — *Bagni di Lucca.* — Marchi Zeffiro.
MACERATA. — *Montefano.* — Maceratini Mario, Trombettoni Pacifico.
Potenza Picena. — Buonaccorsi conte dott. Amerigo.
Recanati. — Giorgi De Smogliau nob. Giuseppe.
MANTOVA. — Sandri Renato.
Curtatone. — Losi don Achille.
Sermide. — Dedè Vincenzo, Mastelli Ilario.
Volta Mantovana. — Menegari Emilio.
MASSA CARRARA. — *Fivizzano.* CERETTI ERNESTA ved. MERCANDINI.
Pontremoli. — Bertucci don Michele.
MESSINA. — Corsini ing. Andrea.
Mandanici. — La Scala Giuseppe.
Taormina. — Anteri Giuseppe, Anteri Salvatore.
MILANO. — Airaghi Silvio, Bernocchi Pompeo, Bottelli rag. Umberto, Bracchi Franco, Brandes Guglielmo, Bressi rag. Maria, Caputo rag. Mauro, Carnevali ing. Francesco, Cerletti dott. Aldo, Cerutti Carlo, Chiari ing. Torquato, Chiesa Fernando A., Cini Luigi, Combi Mario, Escher Roberto, Fayolle ing. Pierre, Fiazza Enrico, Fortis ing. Giovanni, Gallmann Alberto, Gasparinetti rag. Vittorio, Gervasini Giuseppe, Girola Francesco, Heilbrunn Sally, Lavezzari Massimo, Levati rag. Enrico, Levi Giulio, Lovati Paolo, Lucchini Guido, Oggioni cav. Luigi, Peverelli Pietro, Piciocchi Battista, Pocchini Aristide, Porro dott. Augusto, Pozzi Giuseppe, Pozzi Roberto Achille, Pozzi Tancredi, Prati ing. Luigi, Prestini Luigi, Righini Paolo, Riguzzi Carlo, Rota Silvio, Roveda Ferruccio Domenico, Rustichelli Giuseppe, Sgarlini Guido, Siemoni Valfredo, Tonelli Battista, Trivellin Carlo, Verona Mario.
Legnano. — Petri Fernando.
Lodi. — Esposti Ernesto.
Monza. — Riboldi prof. Mario Vergottini Giovanni.
Paderno Dugnano. — Monti Fdoardo, Tagliabue Antonio.
S. Colombano al Lambro. — Galani Rodolfo.
Saronno. — Horn Antonio.
Senna Lodigiano. — Asti Serafino, Bignami Annibale.
Seregno. — Bonacina don Pio.
Sesto S. Giovanni. — Milani Gino.
MODENA. — Taparelli avv. Enrico.
Spilamberto. — Unione Sportiva Spilambertese
Villa S. Faustino. — Zagni Marcello.
NAPOLI. — Magrè Alberto, Monti cav. Eduardo, Sanfelice Giuseppe.
Sorrento. — Gargiulo Silvio Salvatore.
NOVARA. — Aceto avv. Guido, Brustia Attilio.
Arona. — Biraghi Alberto, Isenburg Paolo.
Balocco. — Staccotto don Giovanni.
Morghengo. — Brustia Ettore.
Occhieppo Superiore. — Simonetti don Cesare.
Omegna. — Spimler Roberto.
Soriso. — Mongini Natale.
Vercelli. — Gianasso dott. Giuseppe.
Vogogna. — Mantegazza don Giovanni.
PADOVA. — Maluta Gustavo, Rasi cav. prof. Pietro.
PALERMO. — Bartoccelli Carlo, De Giovannini Giuseppe, Polettini Leonardo.
Ciminna. — Casci Cavadi Vito.
Resuttana. — Whitaker comm. Roberto.
PARMA. — *Illica di Bedonia.* — Fulgoni don Lodovico.
Salsomaggiore. — Sporting Club Salsese.
PAVIA. — Oriani prof. Alberto.
Mortara. — Cuzzoni rag. Quinto.
Stradella. — Masnata Giovanni.
Vigevano. — Bacchetta Antonio, Celotti Giuseppe, Dal Pra Alessandro, Ghisio Andrea, Mercalli Pietro, Muzzulini Carlo.
PERUGIA. — Guttinger Arturo Serafini Lamberto.
Narni. — Zuccanti Lamberto.
Terni. — Sajeva Calogero.
Umbertide. — Franchi Amanzio.
PESARO URBINO. — *Cagli.* Lanzi rag. Augusto.

I meravigliosi biciclette tipo 1910
SWIFT
dimostrano che questa marca continua ad essere
"LA MIGLIORE DEL MONDO,,
The Swift Cycle Co. Ltd. — Coventry
Agente per l'Italia: MARIO BRUZZONE, Corso Lodi, 15, Milano
In Milano. F. FARAVELLI - Via Meravigli, 15

Ing. L. TROUBETZKOY & C.
MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO
FARI - FANALI
GENERATORI
Brevettati TROUBETZKOY
SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.
CHIEDERE CATALOGHI

PIACENZA. — Bernardini Enrico, Cugi cav. magg. dott. Licurgo, Pezzali dott. ten. Roberto, Rinaldi cav. magg. dott. Scipione.
PISA. — Panzieri Emilio.
PORTO MAURIZIO. — *Diano Marina.* — Trucco G. B.
Piani Vallecrosia. Aprosio Amedeo.
Triora. — Svampa ten. Carlo.
POTENZA. — *Acquafredda.* — Faraco Daniele.
Genzano. — Pasquale avv. Calogero.
Lapilloso. — Mioranza Giuseppe.
RAVENNA. — Sportoletti Baduel Armando.
Faenza. — Ricci Aldo.
REGGIO CALABRIA. — Ascari ing. Luigi, Friggeri ing. Fabio, Granone ing. Erminio, Gulli geom. Antonio.
Stilo. — Pisani cav. avv. Raffaele.
REGGIO EMILIA. — Barbantini Anacleto, De Tomasi Filippo, Mamoli rag. Arrigo.
Colà. — Bianchi Abele.
Luzzara. — Terzi Dante.
Rio Saliceto. — Santachiara Primo.
ROMA. — Andrioli Azeglio, Bajocco Livio, Barrera Alberto, Bernardini Paolo, Bonazzi Cesare, Braccianti Enrico, Busatti avv. Luigi, Cei Dino, Ghiron avv. Mario, Hermann Leopoldo, Krumbügel B., Lazzarini Ciro, Leva Riccardo, Mancini Alberto, Melzi d'Eril Augusto, Moscedano Federico, Muccioli Stanislao, Paolucci Riccardo, Passarelli ing. Tullio, Ratto dott. Filippo, Santucci conte Alfonso, Scalchi Romolo.
Canino. — Valentini conte Costantino.
Civitavecchia. — Bozza Giacomo.
Ferentino. — De Persiis dott. Raimondo.
Frosinone. — Tuzi Paride.
Velletri. — Ribacchi Corrado.
Salerno. — Amendola avv. Luigi, De Crescenzo avv. Giulio, De Crescenzo avv. Pasquale, Fruscione avv. Gaetano, Fruscione Salvatore.
Agropoli. — Patella ing. Francesco.
Ceraso. — Ebner avv. Francesco.
Sarno. — Robustelli Francesco.
SIENA. — Boldi Benvenuto, Valensin Cesare.
Chiusure. — Scarpini Dino.
Monteroni. — Mocenni Alessandro.
Sina unga. — Nardi Liberale.
SIRACUSA. — *Ragusa.* — Bertini Giuseppe Antonio.
SONDRIO. — *S. Pietro.* — Corvi Agostino.
Villa di Tirano. — Ravasenga dott. Achille.
TERAMO. — Ferrante Vittorio, Savorini prof. Vittorio.
Bellante. — Gialluca-Palma dott. Armando.
Giulianova. — Scoponi Ezio.
Rosburgo. — Paris Antonio.
TORINO. — Ancona Guido, Andreis Mario, Arneodo Antonio, Berra Giovanni, Bollo Luigi, Cicchetti Oreste, Collinelli Primo, De Nicolini Felice, Dovano Paolo, Menotti, Ferrando Alberto, Herlitzka dott. Livio, Magliani Cesare, Merlo Lodovico, Montrucchio rag. Vittorio, Paletto Giovanni, Ponti Antonio, Ricci ing. Tomaso, Rosso Giovanni, Villata Tullio, Vitrotti Giovanni.
Brosso Canavese. — Bonafide don Giovanni.
Bussoleno. — Cassulo Pietro Michele, Masoero Mario.
Chambave. — Perruchon Edoardo.
Chiaverano. — Giovine Battista.
Druent. — Catto Giovanni.
Forno Rivara. — Alice Domenico.
Pinerolo. — Carossio Giovanni, Rabbia Oreste.
S. Maurizio Canavese. — Garrone Luigi.
Santena. — Cavaglià Ercole, Gola Lorenzo, Pellosio Filippo.
Venaria Reale. — Beaud cap. Eugenio.
TRAPANI. — Martini sottot. Giorgio.
Salaparuta. — Oliveri Antonino, Palumbo dott. Giuseppe.
TREVISO. — *Castelfranco Veneto.* — Bordigioni cav. dott. Giovanni.
Melma. — Valier conte Carlo.
UDINE. — *Cividale.* — Paschini Luigi.
Cordenons. — D'Andrea Lino.
Moggio Udinese. — Tamburlini Antonio.
Oleis. — Maseri nob. Adriano.
Paderno Udinese. — Unione Velocipedistica.
Pordenone. — Caniglia Vincenzo.
Tolmezzo. — Nenzi Gino, Stefanon Giorgio.
Torre di Zuino. — Vigna Pietro.
VENEZIA. — Ducceschi cap. Modesto.
Chioggia. — Beverini sottot. Pietro
Portogruaro. — Berlinghieri conte Armando.
S. Donà di Piave. - Martini Tigelio.
Vigonovo. — Dian Luigi.
VERONA. — Falceri Leonello, Taroco Luigi.
Soave. — Bragantini Enrico, Bragantini rag. Valentino.
Zevio. — Peruzzi Francesco.
VICENZA. — *Recoaro.* — Grandis Livio.
Schio. — Marzari Paolo.
Semonzo. — Caldart prof. Casimiro.
Valdagno. — Crosara Paolo.
COLONIA ERITREA. — *Adi-Ugri.* — Ruggiero Alfonso.
Agordat. — Venegoni rag. Gaetano.
Asmara. — Brenta Pietro, Cappon Giuseppe, Di Paola Giuseppe Manna Roncadelli Giuseppe, Peraldo Umberto, Scapetti Teodosio, Tarelli Ettore, Valletti ten. Alessandro.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Pola.* — Costa G. B., Lettis Alberto.
Umago. — Balanza Leopoldo.
PROVINCIE DIVERSE. — *Vienna XIX.* — Argentieri Alfeo.

Belgio.

Bruxelles. — Rechis ing. Paul.

Francia.

Paris. — De Ridder Gustave.
Vichy. — Scaliti Emilio.

Inghilterra.

Londra. — Cutting Sybil M., Heath Thomas Lettle, Lazarus Samuel Octavius, (The Lady) Rotherham.

Portogallo.

Lisbona. — De Barros Abel.

Svizzera.

CANTON DI VAUD. — *Lausanne.* — Saenger Otto.
CANTON GRIGIONI. — *Ardez.* — Compagnoni Battista, Figaroli Giacomo.
Guarda. — Cappelletti Giovanni.
CANTON TICINO. — *Bellinzona.* — Magazzini Franco.
Biasca. — Tamburini Giacomo.
Lugano. — De Stefani rag. Giuseppe.

Turchia.

Costantinopoli. — Selim bey Wassa.

AFRICA.

Algeri. — Jacquard Pierre.

CICLI ATENA
Società Cicli Atena - Piazza Castello, 16 - MILANO

Cappelli per Turisti e Alpinisti
in color grigio, verde-oliva
GRANDE STOK A Lire 1.95
Suardi Sport Loden
Milano - Via Dante, 7

LIQUORE TONICO DIGESTIVO
DITTA ALBERTI
BENEVENTO
STREGA

La Plata. — Girotto dott. Guido, Servente Carlo.
Mendoza. — Gandini Carlo, Poletto Gerolamo.
Rosario. — Amintana Pietro A., Borbiconi Domenico.
Villa Maria. — Magrassi Miguel.
Zenon Pereyra. — Gasparrini dott. Serafino.

Chilì.

Valparaiso. — Club Italiano di Regate, Oppisso Francesco.

Perù.

Callao. — Larco Lorenzo.
Lima. — Fasce rag. Amilcare.

ASIA.

Beyrouth. — Hadad Georges I.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

New York. — Pulsifer Lawson V.
S. Antonio. — Book Dwight D.
S. Francisco California. — Bovè Giuseppe.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Alejandro. — Bersellini Naborre.
Buenos Ayres. — Rosas Giovanni.
Casilda. — Sormani Carlo, Sozzi Giovanni.
Estacion Alejandro. — Tatarletti Carlos.
Estacion La Larga. — Brunello Luigi.
Laboulaye. — Agostini Nazzareno.

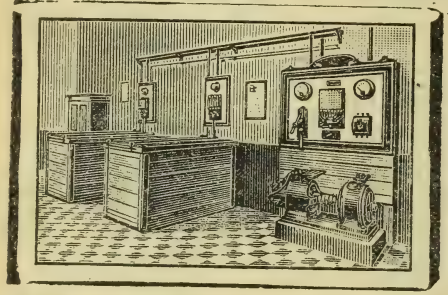
POSIZIONE DEI SOCI AL 15 OTTOBRE 1910.

Soci annuali al 15 Settembre 1910 . . .	N.	79402
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc. . .	»	112
	N.	79290
Soci nuovi 1910 inscritti dal 15 Sett. 1910 al 15 Ottobre 1910 . .	»	385
Totale Soci annuali	N.	79675
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1909 . . .	N.	3292
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Ottobre 1910	»	541
	N.	3833
TOTALE SOCI . .	N.	83508

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Ferruccio Giobbi

I.G.W. Industria Galvanica Werth & C.

SOCIETÀ IN ACCOMANDITA PER AZIONI



Corso Vercelli, 18 — **MILANO** — Telefono 27-00

Riparto Elettrochimica e Galvanotecnica:

Progetti e costruzione d'Impianti di: Nichelatura, Ottonatura, Ramatura, Doratura, Argentatura, Zincatura, Stagnatura, Piombatura, Platinatura. — Apparecchi per la galvanizzazione in massa di minuterie, chiodi, viti, occhielli, ganci, ecc. - Brevettato.

Tutto l'occorrente per arrotare e pulire i metalli. Pulitrici elettriche ed a trasmissione.

Galvanizzazione di tubi, nastri, fili metallici con apparecchi brev

Riparto Elettrotecnica:

Dinamo per elettrolisi. Centinaia di certificati attestano la loro bontà. Motori elettrici d'ogni genere. — Trasformatori, Aggregati. — Istrumenti di misura. — Regolatori. — Trapanetti elettrici a mano.

MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI

IN DECALCOMANIA E DI METALLO

DECALCOMANIE per uso INDUSTRIALE e DECORATIVO.

G. DIDONE MILANO VIA VIGEVANO, 32.

ALBERGHI RACCOMANDATI.

BRINDISI — GRAND HOTEL INTERNATIONAL - Solo Albergo confortabile - G. N. Bianchi.

COURMAYEUR — HOTEL DU MONT BLANC. - Splendida posizione in campagna a pochi minuti dal capoluogo - Pensione - Restaurant - Luce elettrica - Camera oscura - Lawn-tennis - Garage. F.lli Bochatey, prop.

FIRENZE — GRAND HOTEL CAVOUR - Confort moderno - Prezzi modici. F. Bonazza, proprietario.

FIRENZE — HOTEL FLORENCE WASHINGTON Lungo l'Arno - Splendida posizione - Confort moderno. C. Gobbò, pr.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie. F.lli GIANELLO, prop.

GENOVA — BERTOLINI'S BRISTOL HOTEL. - Nuovo.

GENOVA — HOTEL CONTINENTAL - Restaurant.

GRAND HOTEL RONCOBELLO a metri 1040 sul mare - Estesa pineta circostante - Cura lattea - Conduttura acqua potabile - Riscaldamento centrale - Bagni - Telefono - Water closet - 100 letti - Camera ad un letto da L. 2,50 a L. 5 - Pensione senza vino a L. 6,50. Aperto dal 15 Giugno a tutto Settembre.

MILANO — BERTOLINI'S HOTEL EUROPE. 1° ordine.

MAZZOLENI - S. Omobono (Valle Imagna-Bergamo) Albergo Centrale - Fonte solforosa - Posta - Telegrafo - Prezzi modici. Acqua potabile in tutti i piani - Luce elettrica.

MILANO — ROME HOTEL, Corso V. E. - C. Krasnig et Co.

MILANO — HOTEL ANCORA & GENÈVE - Sul principio del Corso V. Emanuele G. N. Bianchi.

MILANO — HOTEL CONCORDIA - Stazione Centrale.

MILANO — HOTEL POSTE SUISSE - Presso Staz. Centrale

RONCOBELLO (sopra S. Pellegrino) a metri 1009 sul mare ALBERGO MILERI - aperto tutto l'anno - comode e diverse passeggiate nella pineta - prezzi modici - telefono - telegrafo.

SEDICO BRIBANO (Provincia di Belluno) VILLA PATT HOTEL.

Tipografia CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO - Via C. Poma, 7

ANNO XVI 100.000 Copie N° 12 DICEMBRE 1910

RIVISTA MENSILE DEL

TOVRING

SOCI

TOVRING CLUB ITALIANO — Via Monte Napoleone 14 — MILANO

PISTOLA AUTOMATICA TASCABILE "STEYR

CON CANNA A BASCULE

MODELLO 1909 BREVETTATO

Fabbricazione meccanica ***a parti permutabili*** della rinomatissima
OESTERREICHISHE WAFFENFABRIKS - GESELLSCHAFT di STEYR

CALIBRO 6,35
A 7 COLPI

CALIBRO 7,6
A 8 COLPI

LA PIÙ PERFETTA
LA PIÙ SEMPLICE
LA PIÙ SICURA
LA PIÙ POTENTE

LA PIÙ PRATI
LA PIÙ PICCOL
LA PIÙ LEGGE
LA PIÙ SOLI

FRA TUTTE LE ARMI CONGENERI

MONOPOLIO PER L'ITALIA E COLONIE

SOCIETA' - FRANCO - ITALIANA

LÉON BEAUX & C

MILANO

I PIÙ PROVETTI CACCIATORI E TIRATORI
IMPIEGANO ORMAI ESCLUSIVAMENTE LE

CARTUCCE

marca:
LÉON BEAUX & C.i

marca:
LÉON BEAUX &

PERCHÈ RICONOSCIUTE PERFETTISSIME ED INSUPERABI

INFATTI ANCHE L'ONOREVOLE GIURIA DELL'

ESPOSIZIONE UNIVERSALE INTERNAZIONALE

DI **BRUXELLES 1910**

LE PREMIÒ

AL PARI DELLE PIÙ ANTICHE E RINOMATE FABBRICHE ESTERE COL

GRAND PRIX

IMPORTANTISSIMO: Ad evitare le numerose imitazioni ESIGERE su tutte le cartu NON SOLTANTO la dicitura: *Società Franco-Italiana* ma an il nome "LÉON BEAUX & C.i"

IN VENDITA PRESSO TUTTI GLI ARMAIUOLI E RIVENDITORI.

ANNO XVI - N. 12 - DICEMBRE 1910. GRATIS AI SOCI DEL TOURING.

914.505 RI v. 16 12

AFFRETTATE IL VERSAMENTO della QUOTA 1911. (Italia L. 6 Estero L. 8)

La **Quota 1911 sarà rimborsata più volte** dal valore commerciale del seguente *blocco straordinario di pubblicazioni* che il T. C. I. invierà in dono nel corso del 1911:

GUIDE REGIONALI ILLUSTRATE SICILIA — PIEMONTE — LAZIO.

MONOGRAFIE DI PROPAGANDA: PER IL BOSCO E PER IL PASCOLO.

MONOGRAFIA ILLUSTRATA: TORINO E L'ESPOSIZIONE 1911.

OTTO FOGLI DELLA CARTA D'ITALIA.

DODICI FASCICOLI DELLA RIVISTA MENSILE.

SUPPLEMENTO ALL'ANNUARIO GENERALE 1911.

Inviare l'ammontare della quota in L. **6** (L. 8 all'estero) a mezzo cartolina vaglia, diretta alla sede del Touring Club Italiano — Milano — indicando esattamente: *Nome e Cognome, numero della tessera* e *domicilio attuale*, richiamandone il precedente in caso di cambiamento.

Ricordiamo ai Soci l'opportunità di cogliere l'occasione del rinnovo della quota per farsi Soci vitalizi o quinquennali con diritto ai distintivi speciali.

Trascorso il tempo utile stabilito dallo statuto pel versamento della quota, l'Amministrazione del T. C. I. provvederà all'emissione degli assegni postali per l'ammontare della quota aumentata, delle spese d'incasso, potranno passare prima del 15 Gennaio tra i Soci *Vitalizi* colla quota unica ridotta a L. **90** (L. 115 all'estero) per chi è Socio almeno dal 1909 ed a L. **95** (L. 120 all'estero) per chi è Socio dal 1910.

I Soci quinquennali nel passaggio a Vitalizi hanno inoltre bonificate le quote anticipate e non ancora cominciate, compresa quella del 1911, se il passaggio è chiesto prima del 15 Gennaio p. v.

I Soci potranno diventare *quinquennali* (1911-1915) col versamento di L. **30** (L. 40 all'estero).

L'invio della Rivista di Gennaio 1911 e seguenti e delle altre pubblicazioni sarà sospeso a coloro che non avranno versato al 15 Gennaio la quota 1911.

Detto invio verrà ripreso mano a mano che Soci avranno effettuato il pagamento della quota 1911.

La prima pubblicazione della Commissione di propaganda per il bosco e il pascolo:

IL BOSCO, IL PASCOLO, IL MONTE

Nel corrente mese di dicembre si inizia la distribuzione ai soci del primo volumetto pubblicato dalla Commissione Nazionale di propaganda per il bosco e per il pascolo, intitolato *Il bosco, il pascolo, il monte.*

E' in edizione di gran lusso, carta patinata; ha circa 150 pagine; contiene 8 tavole fuori testo in tricromia e più di 100 magnifiche illustrazioni desunte da mirabili fotografie avute da ogni parte d'Italia e da bozzetti e disegni di artisti celebri; contiene la trattazione di uno dei lati del grande problema forestale: le relazioni fra il monte e le due forme principali del suo sfruttamento, il bosco e il pascolo, trattazione fatta oltre che con esattezza tecnica, con vivace brio di stile.

Riservandoci di fare una conveniente presentazione di questo nuovo lavoro del Touring nella *Rivista* prossima, annunciamo per ora che la pubblicazione verrà inviata ai soci in quest'ordine:

Anzitutto a tutti i soci vitalizi; quindi ai soci quinquennali; poi ai soci annuali mano mano che hanno pagata la quota 1911.

Data la mole della pubblicazione e la grande cura tipografica che essa richiede per la perfezione della sua veste grafica, la tiratura delle centomila copie si farà in parecchie riprese. Quindi la prima edizione è di quindici mila copie; dopo di che il proseguimento della distribuzione ai soci soffrirà un arresto di poche settimane per riprendere nel mese di gennaio.

I soci che saranno quindi più solleciti nel pagare la quota, saranno coloro che possederanno per i primi questa nuova magnifica pubblicazione del Touring.

La Moda invernale.

La moda invernale, quest'anno, si annunzia assai ricca di eleganza e di forme ricercate. Noi riproducendo i *clichés* di due nuovi costumi che a Parigi ed a Londra hanno incontrato grande successo, siamo sicuri di far cosa grata ai nostri lettori.

PRESEPE: GHERARDO DELLE NOTTI - GALLERIA UFFICI, FIRENZE. *(Fot. Anderson).*

Il Natale ritorna!...

Non è forse il Natale, quel buon vecchione che ci figurava la nostra fantasia di fanciulli, curvo sotto il peso dei suoi secoli, con una gran barba bianca sul petto: quel vecchione che ogni anno veniva a noi di lontano, recando nei suoi capelli canuti la neve e nelle sue mani scarne l'albero dei giocattoli attesi?... Ed aveva tanto camminato, quel povero vecchio per giungere; ed a mezzanotte, finalmente, entrava nelle nostre case e si rincantucciava, invisibile, presso il nostro focolare, a sgranchirsi e stirizzirsi le membra rotte dal viaggio e rattrappite dal gelo...

Ma non occorre far appello alla fantasia dei fanciulli per trovare, nella tradizionale festa natalizia e nella sacra leggenda della Natività del Signore, gli elementi d'un vero e proprio turismo. La leggenda s'apre appunto, con un viaggio. Si era al tempo di Cesare Augusto il quale aveva ordinato il censimento generale per le terre del suo impero, cominciando dalla Giudea. Giuseppe e Maria partono, all'alba, dal loro paesello, e, dopo aver fatte molte miglia di strada, giungono verso sera nella città di Beetlem. Il buon falegname si mette subito in cerca d'un albergo (notate che si parla perfino d'alberghi...); ma son tutti pieni zeppi, ed egli, allora, si rifugia con la « benedetta fra le donne », nel *presepe*, ove Maria partorisce su la paglia il Redentore del mondo. Subito la stella appare su la capanna ed al fulgido annunzio quanta gente si mette in moto!

I pastori discendono dalle alture, i Re Magi convengono dai loro regni lontani, ed anche gli angioli abbandonano gli stalli celesti per discendere, con un bel volo *plané*, su... la stalla terrena. E il presepe, la ingenua figurazione della nascita di Gesù, che ancora oggi si costruisce nelle famiglie e nelle chiese coi fantocci di creta o di legno e con gli alberelli di carta, non è, forse, una scena di... turismo primitivo? Dalle montagne fabbricate col cartone, per le viuzze impastate di terra e spruzzate di farina, che vorrebbe essere neve, sui ponticelli costruiti pazientemente con pezzetti di legno a ridosso di piccoli fiumi di vetro è tutto un andare e venire, è tutta una esposizione di antichi mezzi di trasporto, è tutto un quadro di movimento.

I pecorai — podisti adusati alle periodiche migrazioni — traggono lentamente dietro il lor gregge lanoso verso l'umile greppia; i contadini vi si recano su gli asini e su le mule; i Magi su i camelli, che, in lunga carovana, rappresentano al vivo il più caratteristico mezzo di locomozione dei paesi d'Oriente...

Le prime fonti della leggenda cristiana sono gli evangeli di S. Marco e di S. Luca e al contenuto di essi fu di certo, ispirata l'arte del medio evo, per rappresentare la natività di Gesù.

E poi chè siamo usciti dal campo del turismo ed entrati in quello dell'arte, facciamoci una rapida incursione per vedere — senza però alcuna pretesa nè estetica nè storica — in quale modo gli artisti abbiano intesa e rappresentata nella loro opera, la Natività del Signore.

Risalendo ai tempi più antichi, molti mo-

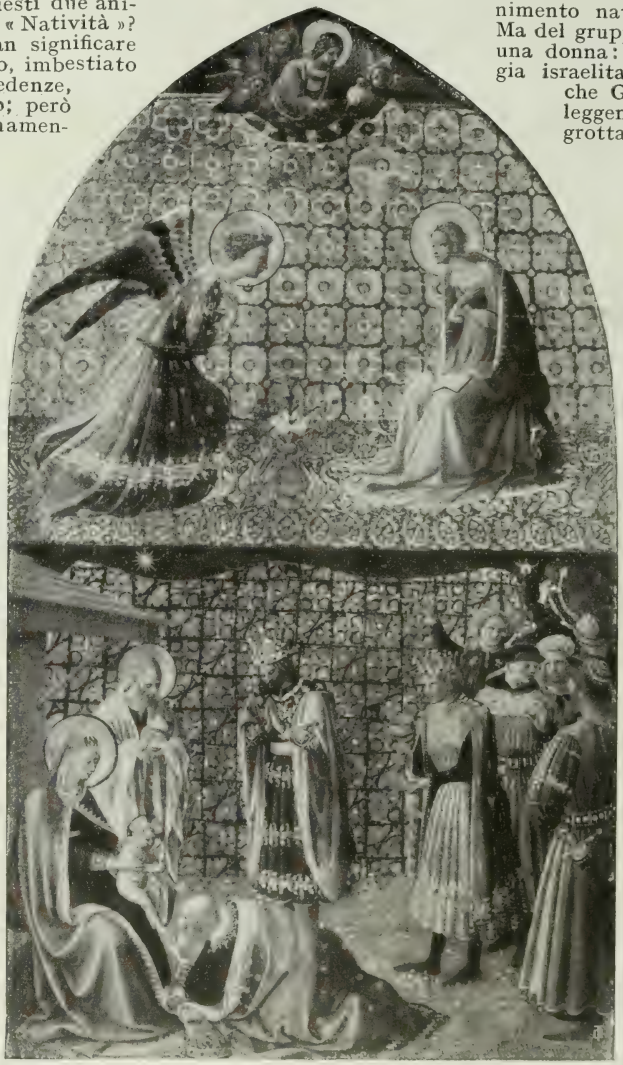
numenti orientali rappresentano il viaggio a Beetlem; ma infinitamente maggiore è il numero dei monumenti delle nostre catacombe. Nell'arte primitiva cristiana, la natività si raffigura più spesso in scultura; di pittura esiste solo un affresco (del V secolo) nelle catacombe di S. Sebastiano, sulla via Appia, raffigurante il Bambino sur una panca e presso di lui il bue e l'asino. Perchè nell'arte la rappresentazione di questi due animali fa parte della « Natività »?

I cristiani volevan significare coll'asino il pagano, imbestiato nelle sue profane credenze, e col bue il Giudeo; però questo motivo ornamentale delle due bestie divenne una parte necessaria della rappresentazione, anche perchè pittori e scultori sin dall'alto medio-evo s'ispirarono agli evangeli già notati, dove, probabilmente la notizia della presenza delle bestie ha una significazione allegorica, non meno di quella più generica e comprensiva della natività di Gesù in una grotta. E' certo, però, che nei primi tempi la religione cristiana si servì di simboli, come quella pagana morente trasformò spesso i simboli di questa e se ne appropriò.

Consideriamo, infatti, le prime rozze sculture, rappresentanti la Nascita: ecco dei pastori, come nel culto pagano, ma non truci e satireschi, bensì dallo sguardo buono e ridente. E alla Madonna i primi artisti non danno un petto ed un portamento giunonico? A Mantova, nella cattedrale, in un sarcofago del IV-V secolo, Gesù è in letticciolo; vicini gli sono gli animali; a sinistra siede Maria che sembra una matrona romana per l'ampiezza del petto; a destra è un pastore con tunica esónide — cioè che lascia libera la spalla destra — e con in mano un *pedum* o bastone ricurvo. — In alto, sul letto, c'è la stella.

E' leggendario che Gesù avesse il primo omaggio dai pastori svegliati dall'Angelo, cioè dagli abitatori verginali della terra, nel senso concreto — e pagano — di questa, dai primi abitatori, dai simboli viventi del consorzio umano, ma non civile. La stella dovrà condurre i despoti alla misera grotta, un po' dopo; così, nella scultura di Mantova c'è l'anticipazione nel dichiaramento leggendario.

Prima la vergine era seduta in trono: posizione incomoda per una puerpera: d'ora in poi si troverà stesa su un giaciglio; e questo giova a dimostrare l'evoluzione dello scernimento naturale negli artisti. Ma del gruppo viene a far parte una donna: una vecchia e saggia israelita, di nome Salome, che Giuseppe, secondo la leggenda, trovò presso la grotta, meravigliata di scorgere tanto fulgore in essa; e possiamo vedere per la prima volta la figura della vecchia in un codice del VII secolo, nella Biblioteca degli Armani, a S. Lazzaro, presso Venezia — ed anche in una delle tavolette eburnee, che ornano la cattedra di Massimiano, del Duomo di Ravenna. Col tempo a Salome si sostituiscono molte donne. Ma il motivo dei pastori? E' ripreso da Giotto, in uno dei suoi mirabili affreschi di Padova: ev'è molto gregge attorno alla capanna — perchè Giotto dipinse una capanna invece di una grotta — e gli angeli volano sul tetto, festosamente.



ADORAZIONE DEI PASTORI: BEATO ANGELICO - MUSEO DI S. MARCO.

Dopo Giotto, l'arte di rappresentare la natività raggiunge un buon grado di perfezione nell'opera dell'Orcagna, che dà alla scena una intonazione calda di serenità famigliare, collocando Giuseppe e Maria ai due lati del letto dove riposa il Bambino, come per una guardia affettuosa. Giuseppe dorme in gran pace: in alto veglia un angelo.

L'arte del trecento attenua le linee e mostra semplici le cose: semplici e dolci come una ballata del Cavalcanti.

Si consideri, infatti, quanta poesia e quanto affetto nelle scene dei « fatti di Gesù » e nell'Adorazione del Beato Angelico! Nei quadretti molto dorati e finementi pinti è qualcosa di più che una pura narrazione: è la glorificazioni

fatta a Cristo da un apostolo suo pittore. Ma il quattrocento sostituisce nell'arte il concetto dello studio della vita qual'è a quello di un allontanamento, di un distacco mistico dalla umana comune esistenza. Il Ghiberti dà movimento alle sue figure in uno dei bassorilievi bronzei della porta nord del battistero fiorentino: rappresenta la natività all'aperto tra le rocce ben risaltanti sul bronzo liscio del fondo: Maria giace addormentata: anche Giuseppe dorme in un angolo; presso la Madonna il Bambino e, a terra, il bue e l'asino.

PRESEPE DOMENICO GHIRLANDAIO - ACCADEMIA FIRENZE. (*Fot. Carboni*).

Ma il movimento è in alto, dove i pastori si alzano sbalorditi al richiamo degli angeli: e uno di essi ha coperto il volto con un bel gesto deciso, per riparare gli occhi assonnati dallo splendore che viene su dal fondo delle rocce.

Col progredire del 400, la rappresentazione si fa più complessa, e cresce il numero degli angeli e dei pastori, che non sono più lontani, ma assistono allo svolgimento della scena principale: e assai spesso per il generalizzarsi dello studio dell'antichità classica, il figlio di Dio non viene alla luce più in una capanna, ma sotto archi trionfali.

Domenico Ghirlandajo nel suo quadro dell'Accademia di Firenze, ci ha dato una rappresentazione molto complessa. A destra, sotto il tetto, che posa su pilastri scanalati, è un bel sarcofago antico, che fa da mangiatoia per il bue e l'asino. Il Bambino è in terra sul fieno, adorato dalla madre in contemplazione e in preghiera: Giuseppe guarda lo splendore dell'angelo che ridesta i pastori. Sul fondo, tra una luce chiara e fresca, a sinistra, sale un'ampia strada sotto archi trionfali, per la quale si avanzano, correndo, popolani, abitatori di ville, a mirare il prodigio e cavalcano i Re Magi. I pastori, che sul davanti del quadro adorano il Bambino sono ispirati dai contadini del Van der Goes, pittore fiammingo, il quale per commissione di un Portinari dipinse una « Natività » che oggi si può ammirare nella Galleria degli Uffizî. Le figure sono pallide e tenui: non del pallore dell'Angelico e del Lippi, che direi trasumanato, ma d'un colore giallo e bianco opaco: i volti sono lunghi troppo e troppo sottili; le figure cadenti a rifascio. Ora, i volti dei pastori del Ghirlandajo, hanno la stessa espressione di stanchezza, di precoce vecchiezza nelle rughe spesse e nella fissità del gesto e dello sguardo, mentre intorno v'è tutto un fremito di vita.

Nel cinquecento la scena si fa semplice, come una volta, ma prevale l'umano sul divino, nella rappresentazione. E ciò si può ammirare nella famosa Santa Notte del Correggio. Una madre tiene in grembo un bambino, che irraggia intorno a sè una luce portentosa.

E nel quadro di Antonio Van Dyck, un'altra madre buona solleva il drappo per guardare il figliolo, ch'ella regge sul seno...

Però l'intimità psicologica è accentuata nell'arte e esprime un senso più naturale e meno caduco: l'amore della Madonna è un amore di madre, innanzi tutto, dichiarato con la maggiore soavità che questo sentimento comporta e non messo in contrasto doloroso con quel senso di arcano terrore che nella religione pagana prende la madre di un Dio, se di stirpe mortale. Nessun terrore nelle rappresentazioni cristiane: il Natale è giorno di pace e non conviene precorrere i tempi. Perciò la Madonna della Natività è ridente e serena, ben diversa dall'Addolorata. Quanta grazia hanno dato i nostri pittori a quelle Marie umane, a quelle terrene madri, che sono l'ente primo delle Sacre Famiglie! Tutta la significazione del quadro è concentrata in loro e spesso i visi dei pastori e degli angeli non portano su loro che riflesso e pallido quel sentimento di cura gioiosa, che rifulge nello sguardo fiso di una Madonna!

Alcuni pittori sanno dare un fascino speciale alle creature femminili, nei quadri della Natività: per esempio, il Lippi e il Botticelli; ma accrescono l'effetto colla suggestione degli sfondi e dell'ora. Il Lippi colloca in fondo un motivo di decorazione formato da snelli cipressi e da piccoli angeli dalle ali incrociate sotto il capo, al posto del collo e delle spalle che mancano con tutto il resto del corpo; e il Ghirlandajo sa dare effetti di lontananze infinite ai quadri.

La Santa Notte (particolare): Correggio - Pinacoteca Dresda.
(*Fot Alinari*).

Insomma ogni pittore segue il suo stile; e evidenti sono gli anacronismi, specialmente nelle foggie di vestire, anacronismi, che però piacciono, perchè ad esprimere la leggenda nuda sarebbero state sufficienti le rozze sculture del secolo terzo, mentre che dovendosi rinnovare a leggenda nell'animo dei cristiani ogni anno, non è male che avesse ogni anno rappresentazioni diverse.

Però, secondo i gusti delle epoche, ora è dipinta una grotta, ora una capanna, ora una stalla: talvolta, come nel Perugino, un bel tetto che posa su quattro colonne di base quadrata; spesso la capanna si vede in lontananza o manca del tutto; e allora la Madonna e gli angeli adorano la divinità nata nel silenzio dell'aria e delle cose su uno sfondo luminoso — come nel quadro di Lorenzo di Credi. Talvolta tutto è cupo intorno al neonato e i volti degli oranti hanno risalto dalla luce intensa che emana dal piccolo bambino steso sullo strame, come nel Presepe di Gherardo delle Notti.

* * *

Ma i Re Magi?

Vedemmo come in alcune sculture ed in alcuni quadri fossero rappresentati i pastori, in altri i Magi soltanto: in pochi finalmente, e re e pastori, accomunati dalla santità dell'ufficio. Certo, l'adorazione dei Re segue immediatamente alla Natività, nello svolgersi della leggenda: ma non avviene nello stesso tempo, perchè bisogna dar tempo ai Re di giungere, guidati dalla stella.

Le prime rappresentazioni dei Magi adoranti si possono trovare nella catacombe di Domitilla (III secolo) e in quelle di San Pietro e Marcellino. Maria in tutte siede in cattedra col figlio in braccio e stende la destra verso i Re. Nelle catacombe di Domitilla i Magi sono quattro, due per lato alla Madonna, per simmetria. Questi i primi affreschi rappresentanti la donazione e l'omaggio regale; ma la figura di Giuseppe non si mostra in essi, ma bensì per la prima volta in un sarcofago ritrovato tra le fondamenta vecchie di S. Pietro.

In un lavoro d'avorio del secolo XIII la Madonna è stesa sul letto, soltanto per eccezione.

Infatti, è logico che, avvenendo la visita dei Re qualche tempo dopo il parto, Ella abbia modo di sollevarsi e di prepararsi a ricevere con qualche dignità i *signori* della terra; perchè mai in Giuseppe ed in Maria fa difetto quell'umiltà sincera, che deve dare un maggior risalto alla grandezza del Figlio divino. Questa

L'Adorazione dei Re Magi: Bernardino Luini - Como, Cattedrale. (*Fot. Alinari*).

scena della visita è meno raccolta e meno commovente dell'altra della natività; ma forse è più solenne, perchè dichiara e rappresenta i primi onori tributati dai potenti al Re del Cielo.

Nel tabernacolo dell'Orcagna, Gesù è di una infantilità leggiadra, perchè accarezza con la manina il capo calvo del Re più vecchio, mentre gli altri due parlano in disparte, ammirati dell'atto, e Maria, seduta, protende il piccino con l'affabilità di una buona madre che goda della festa fatta al figliolo. Non vi sono angeli e manca Giuseppe, che — dobbiamo convenirne — è una figura piuttosto secondaria in queste rappresentazioni, non avendo un significato speciale e spiccato, poichè la leggenda gli ha tolto anche il diritto di paternità. Figura essenziale è Gesù, che acquista importanza anche dal compito sociale di accettare il dono e la signoria dalle mani dei Re terreni, mentre nei quadri e nelle sculture della natività ha importanza puramente trascendentale e la manifesta coll'irraggiar luce dal biondo capo. Il Bambino nella natività è incosciente; ma nell'adorazione dei Magi agita per sua volontà le manine verso il vecchio Re e muove le labbra a un sorriso di compiacenza umana.

PRESEPE: VAN DYCK - GALLERIA CORSINI, ROMA. (*Fot. Anderson*).

La scena si popola nel 400 e se il tributo ne acquista solennità, si attenua quel senso festoso che è dato cogliere dalle rappresentazioni anteriori.

Nel mirabile quadro di Gentile da Fabriano è gran movimento di popolo, di cavalcature, di schiavi neri, che reggono queste: il tutto riccamente ornato d'oro in rilievo, specialmente nelle bardature dei cavalli e delle vesti dei Re. E gran movimento è nei quadri del Lippi, del Botticelli, del Luini e di Leonardo: in quello di quest'ultimo la scena è seria e grave, quasi drammatica per solennità. Il Correggio ci darà un esempio di massimo concorso popolare nel quadro che si conserva nella Pinacoteca di Brera; egli stesso, che ci ha rappresentato nella Natività la calma soave e silenziosa degli affetti materni, collocando ne silenzio della notte una madre in contemplazione della sua creatura.

* * *

Abbiamo tracciato a grandi linee la storia del Presepe nell'arte. Certo e pittori e scultori non si arrestarono a rappresentare la Natività o l'Adorazione, ma fecero quadri e sculture per le altre fasi della leggenda, come la fuga in Egitto e l'Epifania. Ma particolarmente interessante è la storia artistica del Natale, perchè le rappresentazioni hanno tutte qualcosa d'ingenuo, di verginale, d fresco.

Il Natale ha esercitato un grande fascino sulle menti e sugli animi, non solo durante il Medio-evo, ma anche nel Rinascimento, per la festività di questo primo momento del mito cristiano. Un bambino, una madre, degli angeli, dei pastori: sono elementi prediletti delle scuole dei secoli XIV, XV, XVI, le quali sanno dare alle carni un colorito speciale, nè troppo pallido, nè troppo roseo, agli occhi una fissità d'incanto, alle forme degli angeli una sveltezza diafana, che supera le leggi scheletriche e che pur non offende.

Gli artisti del Rinascimento, neo-platonici tutti, sentivano la bellezza della leggenda in una mistica guisa occidentale, non dimentica dei fulgori del paganesimo e nel profumo sottile dei pini e dei cipressi.

Ma ben altra arte ha creato la leggenda del Natale. Si dice che la vecchia basilica di S. Maria in Trastevere sia stata fondata dai cristiani in un luogo dove prima sorgeva una taverna meritoria, perchè una vecchia leggenda avrebbe voluto che da quel luogo dovesse sgorgare una fonte di olio — per gli antichi emblema di forza e di dolcezza — quando nascesse il Redentore.

La Chiesa d'Ara Coeli, presso il Campidoglio

fu eretta perchè in quel luogo la Sibilla Tiburtina mostrò a Cesare Augusto la figura di Gesù nel sole, profetizzando che quel fanciullo diverrebbe presto il Signore del mondo.

Queste sono certo leggende cristiane posteriori, che pure hanno portato all'edificazione di due chiese; mentre la primitiva e vera leggenda della Natività porta all'annuale costruzione... s'indovini un po' di che cosa? Del Presepe!

Presepe, presso ogni famiglia, specialmente tra i popoli nordici. E queste costruzioni in istucco sono spesso piccoli capilavori, per la disposizione e per la finitezza delle figure, maestrevolmente colorate: capilavori anonimi, s'intende, ma fatti con amore.

Attorno al Presepe si adunano tutti i popoli delle cristianità cattoliche, accomunati dal santo dovere di rivivere, dopo duemila anni, il giorno della Natività.

PRESEPE: GENTILE DA FABRIANO - ACCADEMIA, FIRENZE. (*Fot. Carboni*).

« Era il 24 dicembre 1223 — scrive un anonimo francescano — e trovandosi il Santo Patriarca di Assisi nella valle di Rieti, ebbro di gioia per l'imminente solennità, scelse una grotta in un bosco, nella valle di Grecio, e vi fece trasportare una mangiatoja..., ecc., ecc., costruì insomma un Presepe, per dare spettacolo ai frati ed ai popolani adunati e questo è importantissimo, perchè tale inizio ebbero le sacre rappresentazioni. Da quell'anno è invalso l'uso di edificare un

Questo giorno è di gran festa per i norvegesi. Tutti sono invitati al desco famigliare: gli animali sono risparmiati dalle fatiche quotidiane... soltanto il gatto, il povero gatto! è cacciato di casa, perchè se ne teme lo spirito felino... Il più vecchio, il nonno, fa segni di croce sulle porte e sugli strumenti da lavoro, per impedire alla Asgaardsreien (la cavalcata infernale) di sradicar quelle e di portar via questi; e fa cuocer la pappa e misura la birra per gli spiriti e i folletti: e fa

salare le ceneri, dopo i pasti. La famiglia prende parte a questi con grande religiosità, dopo aver detto preci in coro.

In Inghilterra il Natale giunge come festa civile oltrechè religiosa; però è consacrata da caratteristiche rappresentazioni teatrali che son dette: *Christman pantomines.*

Ed anche in Francia, ma specialmente in Provenza, si fanno rappresentazioni sacre in tutta la vastità del significato.

I germani, come i popoli scandinavi, hanno in grand'uso l'albero di Natale. Chi non si commuove scorgendo il ramo di faggi carico di dolci e di frutti? Chi non ripensa alla fanciullezza lontana, alla buona mamma? L'origine dell'albero è comunemente attribuita al protestantesimo, ma per grave errore; perchè Lutero in una lettera aveva già narrato al figlio le impressioni avute nella fanciullezza, mirando l'albero di Natale.

Si è scritto che quest'albero è il simbolo di quello del Paradiso, riconquistato dalla venuta di Cristo: i suoi frutti non sono più doni di morte, come al tempo di Adamo ed Eva; ed esso conserva eterno il suo verde. Però i bambini si accostano fiduciosi ai piccoli rami carichi, forse Cristo stesso l'ha portato.

* * *

Abbiamo cominciato a parlare del turismo... natalizio, non considerando di esso che l'aspetto mitico ed antico, quale ci appare dalla leggenda e dal Presepe, che, nella sua popolare figurazione, a rievoca e la rappresenta. Ma l'aspetto moderno, a quello ch'è anzi di tutti i tempi, non avete posto mente o lettori?

Non v'è, di certo, festa che promuova il movimento, che persuada ai viaggi, quanto quella del Natale. Al ricorrere dei giorni natalizi le stazioni si popolano, i treni riboccano di gente che il rito di pace e d'amore richiama alle case paterne, così armoniose di lontani gentili ricordi della fanciullezza lieta e spensierata; ai domestici focolari che videro, attraverso le generazioni, le calde vampate del grande ceppo, intorno al quale passavano — come in vivace teoria fantastica —, i personaggi solenni delle vecchie fiabe narrate dalla nonna tra una carezza ed il desiderato dono di un dolce e d'un giocattolo!

L'appressarsi del Natale, mette in moto perfino.... le anguille, perfino i panettoni, tutte le buone cose mangerecce, che, spedite in pacchi postali, viaggiano il mondo per lungo e per largo, e, mettono alla disperazione gl'impiegati delle poste cristiane. E (vedete come è vero che il turismo è inseparabile dal Natale) anche i sentimenti — eterni vagabondi dell'anima — anche gli affetti viaggiano, sotto forma di cartoline, di lettere, di telegrammi recando i voti e gli auguri di ognuno al suo prossimo, che la evangelica festa, richiamandolo al precetto evangelico, gli fa amare una volta tanto come sè stesso.

E di questo turismo affettuoso la nostra *Rivista* ha buon diritto di servirsi per mandare ai suoi associati l'augurio sinceramente cordiale.

Nella festa di Natale sia in tutte le case, nelle vostre case, o lettori, la pace serena che i pittori del quattrocento fissavano sui volti delle loro madonne in contemplazione; e la mistica ingenua pace dei pastori, che scendono dagli Abruzzi alle città scettiche e corrotte come per un dovere sacro di sanità: per risuonare con la zampogna la vecchia monodia, che i nonni e i padri ascoltarono devotamente.

GIUSEPPE IMBASTARO.

Il Presepe: Affresco del Perugino - Pinacoteca Perugia. (*Fot. Anderson*).

VEDUTA GENERALE DEL GIARDINO ZOOLOGICO DI ROMA.

I giardini zoologici

Tutti coloro che, valendosi delle moderne comodità di ogni sorta, hanno visitato le principali città dell'Europa media e settentrionale, o qualcuna delle metropoli americane, hanno potuto notare che in esse non manca mai il giardino zoologico o almeno un giardino d' Acclimatazione. Si è scritto persino che la presenza di una simile istituzione è il più sicuro indizio dell'alto grado di civiltà raggiunto da un popolo!

IL LILLIPUZIANO MEDICO DELLE SCIMMIE.

In alcune nazioni, poi non sono soltanto le vaste capitali che hanno il loro giardino zoologico, ma anche molte città minori, poichè il grande diffondersi della coltura ha fatto comprendere quale importante mezzo d'istruzione pubblica siano questi giardini. Uno di essi, nonostante le sue modeste proporzioni, ha già raggiunto grande fama, perchè contiene preziosissimi campioni della fauna del deserto, sui confini del quale risiede, a Gizeh in Egitto: altri sono all' estremo dell' Africa, altri in India, altri in Australia e tutti raggiunsero in poco tempo un alto valore per le preziose raccolte viventi delle faune locali che contengono. Fino a ieri una sola delle nazioni che possono vantare la maggiore civiltà e da più lungo tempo, l'Italia, è stata priva di giardini zoologici, poichè non è, pur troppo, il caso di tener conto di qualche parziale tentativo di natura privata, per quanto degno di merito in sè stesso, dimostrando esso come il desiderio, anzi il bisogno, di avere istituzioni di tal genere non mancasse veramente tra noi, ma solamente per la sua poca diffusione, non avesse potuto esplicarsi e fiorire; ma ciò suole del resto avvenire per tutte le prime iniziative di solitarî.

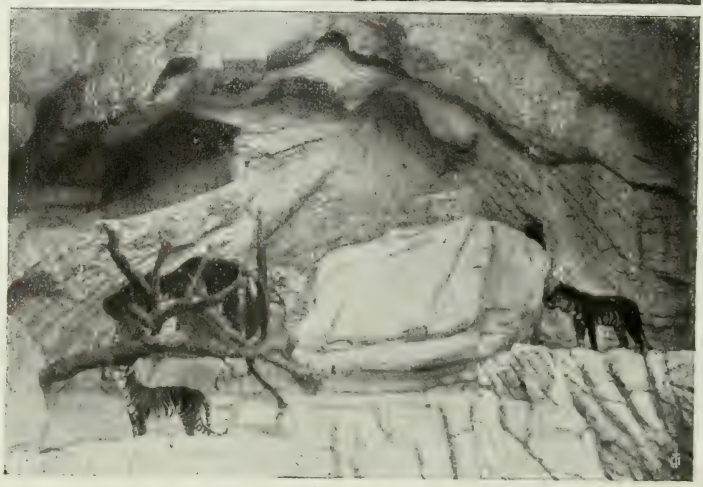
La vita di questi primi embrioni di giardini zoologici fu perciò effimera e misera.

Di uno però non posso tacere perchè, fu qualche cosa più che un tentativo e segnò un periodo di grande attività scientifica per il Museo Universitario di Torino; esso fu il giardino zoologico iniziato dal Padre della Patria nei reali giardini di quella, che era allora la capitale d'Italia. Tutti i più rari campioni di animali che da ogni parte venivano inviati in dono dal Gran Re Vittorio Emanuele II erano quivi accolti; spesso vi comparvero i primi *tipi* di specie appena scoperte e questi, morendo, formarono in poco tempo la ricchezza del sullodato Museo, nel quale spesso comparivano non già come esemplari rozzamente impagliati, ma dopo essere usciti dalle mani del sommo tassidermista addetto al giardino, Luigi Comba, che li modellava con arte insuperabile, riproducendone le forme e gli atteggiamenti colla più perfetta naturalezza.

Ma ecco come, senza volerlo, io son venuto a dire che i giardini zoologici non sono solamente quei luoghi verdi di prati e di alberi maestosi ai quali conviene con varî propositi una folla di gente, fermandosi a ridere delle goffe mosse degli orsi, o delle sguajate monellerie delle scimmie, ma piuttosto luoghi ove si addensano tesori per la scienza e per l'arte. Ho già accennato come il piccolo giardino zoologico di Torino abbia giovato a quel Museo, ora debbo aggiungere ancora che esso non giovò solamente col procurare esemplari alle collezioni, ma ancora, e molto di più, col fornire soggetti agli studî di anatomia comparata che vi si facevano e che subirono dopo l'abolizione del giardino, una inevitabile interruzione, sino a che non si riuscì a procurare in altro modo, assai più difficile e costoso, il materiale di studio. Non deve quindi stupire se anche a Milano fu impossibile dare adeguata risposta a chi di tratto in tratto lamentava che nel nostro Museo non avessero una considerevole parte gli studî di anatomia comparata, poichè mancava la materia prima, cioè una copiosa accolta di animali da anatomizzare, senza di che la sospirata cattedra di anatomia comparata non potrebbe mai essere campo proficuo di studî originali in questa parte della scienza, ma solo un mezzo di insegnamento dottrinario!

Questo per quanto riguarda la scienza, intorno alla quale non è il caso di tediare maggiormente il lettore, e vengo all'arte.

Chi percorre i giardini zoologici di Oltre Alpe rimane sorpreso della frequenza colla quale vi incontra artisti intenti a riprodurre su carta, su tela, o colla creta le immagini dei varî animali; ed è in tal modo che sono sorte nei maggiori centri zoologici delle vere scuole di figura animale. Quante ne abbiamo noi?... Nemmeno una; e se guardiamo i pochi saggi di pitture o di sculture di animali fatti tra noi, rimaniamo stupiti della loro imperfezione e totale assenza di verità, così nelle forme, come nelle mosse e nella espressione. Ed ecco come nella più grande terra dell'arte abbiamo una lacuna considerevole e ci troviamo molto al di sotto dei nostri vicini, tedeschi specialmente, fiamminghi ed inglesi, i quali non vedono una ragione per la quale si debba trascurare lo studio delle forme degli animali per occuparsi solo della figura umana. In Francia il grande pittore Meissonier studiò, per tutta la vita, le forme del cavallo, e nei suoi celebri quadri uomini e quadrupedi dimostrano pari perfezione.



LA RUPE DEI LEONI E LA ROCCIA DELLE TIGRI.

Nei giardini, nei parchi e pubblici passeggi di altre parti d'Europa sono frequentissime ed ammirabili le statue ed i gruppi in marmo od in bronzo, di animali che ne formano bellissimo ornamento: in Italia ben poche se ne vedono e quantunque alcune siano rinomate e conservate preziosamente nei Musei, nessuna, o quasi, si eleva al disopra delle solite forme manierate e convenzionali che perpetuamente si riproducono dagli antichi modelli.

Lo zoologo poi vi cercherebbe nel più dei casi indarno caratteri sicuri per dedurne quali specie di animali si vollero rappresentare. Così accanto a figure divinamente perfette, sia virili, che muliebri, troviamo spesso dipinti, o scolpiti, i più grotteschi animali!

Che più? gli stessi zoologi tra noi mostrano troppo sovente di non conoscere affatto le forme degli animali e nei loro libri questi appajono rappresentati per modo da sembrar caricature; il che deriva, naturalmente, dalla mancanza, e scarsità grande, di esemplari viventi da tenere sott'occhio e dallo studiar soltanto le pelli più o meno goffamente preparate nei laboratorî tassidermici.

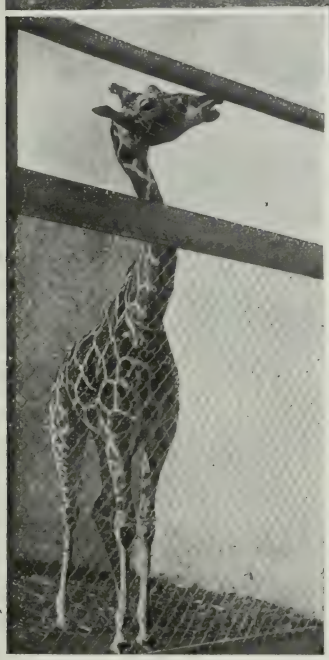
Per tal modo in Italia, tranne rare eccezioni che si verificano soltanto per parte di coloro

che di sovente varcano i confini e si addentrano veramente nel mondo zoologico, può dirsi che la zoologia è tra i rami dell'umana cultura il meno studiato, perchè ancora non è formato il terreno opportuno.

Ciò però non vuol dire che manchino le aspirazioni, nè le potenti attitudini e che questa condizione di cose debba eternamente durare, poichè da questo timore già ci libera l'imminente apertura ed inaugurazione del bellissimo giardino zoologico sorto a Roma presso villa Borghese sui deliziosi Colli Vinciani. Ben è vero che questa nuova istituzione venne realizzata da un tedesco, l'Hagenbeck, il più famoso adunatore ed allevatore di belve che si conosca: ma la spinta a questa impresa fu assolutamente italiana e questo ci dimostra nel modo più evidente che l'amore agli studî zoologici non mancava del tutto in Italia, ma solo era allo stato latente.

Infatti all'appello del Comitato appositamente formatosi rapidamente rispose il concorso degli uomini più facoltosi di Roma e di altre città. In poco tempo, ciò che pareva un sogno divenne un fatto e quando, nella decorsa primavera, sotto la gentile guida del presidente, principe don Francesco Chigi, potei fare la prima visita al giardino, fui grandemente sorpreso di vederlo già tanto innanzi, e non fu piccola la mia emozione di zoologo nel constatare che ormai anche l'Italia aveva il suo primo giardino zoologico!

Bisonti-caprioli e stambecchi nella prateria.
Nel medaglione: Kanguro con in grembo il piccolo.



La giraffa « Lisa ».

L'idea di istituire un giardino zoologico, non arrischia più di essere anche a Milano una novità. Di tratto in tratto su qualche periodico appajono articoli che annunziano il proposito di costituire a questo intento un Comitato per concretare il relativo progetto.

Ciò proverebbe già di per sè stesso che l'idea non solo esiste da tempo, ma si è anche qui radicata ed ormai sono innumerevoli le persone che mi espressero meraviglia per la mancanza di questo che sarebbe necessariamente un grandissimo ritrovo dei cittadini e dei forestieri.

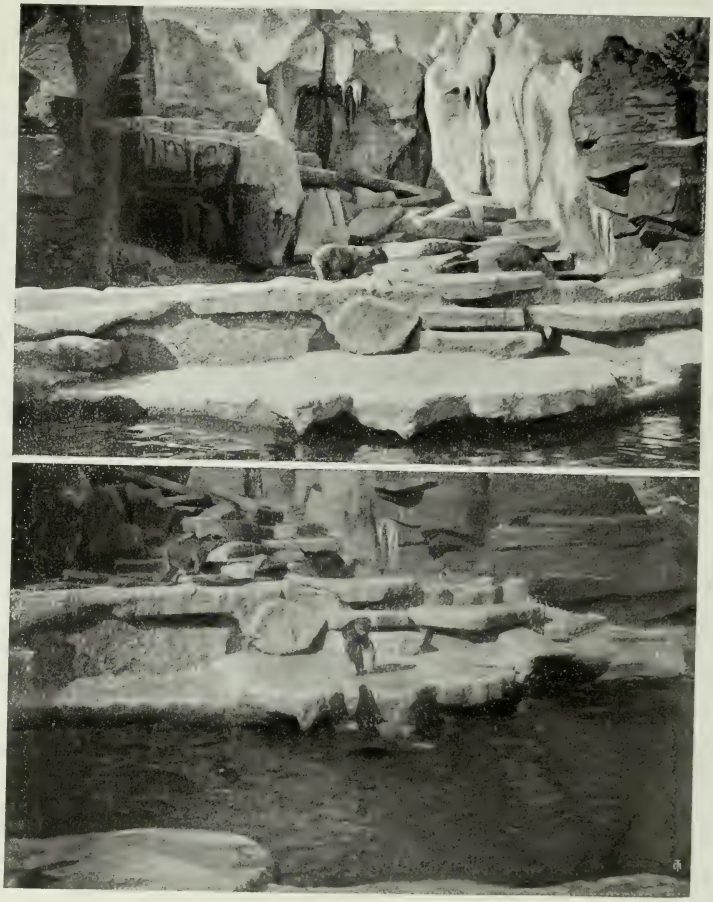
Ormai lo sviluppo delle città in ogni senso reclama ad alta voce che anche questa manifestazione di civile progresso venga a completare la corona bellissima di istituzioni che posseggono.

Un giardino zoologico deve soddisfare a tre condizioni principalissime: 1. il *diletto* che proviene dalle bellezze estetiche del luogo che sarà prescelto e dalla sua sistemazione artistica; 2. la *coltura* che verrà dalla copia e varietà degli ani-

mali che saranno esposti e dalla maniera colla quale saranno collocati ed opportunamente illustrati da chiare e sintetiche diciture, come si usa in tutti i più moderni giardini zoologici; 3. la *utilità pratica* in quantochè io non credo che risponderebbe pienamente a tutte le esigenze di una grande città, un giardino zoologico che non avesse anche il suo speciale riparto per l'allevamento e l'alimentazione di animali che potessero riuscire fonte di utili applicazioni, o di rimunerativo commercio. Non bisogna mai dimenticare che:

Omne tulit punctum qui miscuit utile dulci.

L'esperienza di questi ultimi anni, dacchè per incarico municipale, come ornitologo del Museo, dirigo il modesto riparto zoologico dei Giardini Pubblici, di Milano mi ha dimostrato come sia abbondante e continua per parte dei privati la domanda dei prodotti di allevamento del giardino stesso e ciò è naturalissimo, giacchè, per quanto modesto, questo riparto era tuttavia fino ad ora l'unico che potesse evitare agli agricoltori nostri il disturbo e la difficoltà di procurarsi buoni prodotti presso gli stranieri.



IN ALTO: CAVERNA E GHIACCIAI DEGLI ORSI BIANCHI.
IN BASSO: LA VASCA DELLE FOCHE E DEI TRICHECHI.

Ora, se realizzate queste tre condizioni principali non si trascurerà di allietare il giardino zoologico aggiungendovi in buon numero le attrattive secondarie di vario genere, perchè ognuno possa trovarvi ciò che più gli aggrada, io ritengo che si realizzerà un vero luogo di spirituali delizie al quale converrà tutto quanto il popolo, il quale non si dovrà tener lontano per eccessiva elevatezza dei prezzi d'ingresso, ma si dovrà, invece, attirare con ogni genere di facilitazioni, e in ispecie cogli abbonamenti per famiglie, onde il numero dei componenti di queste non sia in alcun modo, di freno al procurare alla prole la geniale fonte di istruzione ed educazione.

Ed ora vediamo come dovrà essere organizzato e disposto nelle sue linee generali.

In primo luogo dovrà aversi cura che esso sorga in località più prossima che sia possibile alla città ed in terreno ben asciutto e soleggiato, che riceva sempre aria rinnovata dalla parte montana ed abbia facile e sicuro lo scolo delle acque. Il suolo sia ondulato e possibilmente vi s innalzino frequenti montagnole e su queste sorgano rupi vere di macigno, o di altro materiale resistente, il cui costo sarà sempre minore che non quello delle roccie artificiali di cemento con scheletro di legname. Così occupate molte parti dell'area prescelta e separate da viali serpeggianti in ogni senso, fiancheggiati da reti metalliche, ove queste sono sufficienti, o da solide cancellate ove occorra opporre grande resistenza, si spiegheranno i varî recinti per gli animali pascolanti, alternati da chioschi diversi, artisticamente disposti e circondati da bella e fresca alberatura, tramezzo alla quale passeranno corsi di acqua, o si distenderanno i laghetti per gli animali acquatici liberi, e per quelli confinati in speciali recinti a seconda della natura loro, allineandoli lungo le sponde. Qua e là qualche piccolo stagno folto di canne ed altre piccole palustri, ninfee, nelumbî, ecc., accoglierà le specie paludicole. Nè i soli mammiferi e gli uccelli dovranno popolare tale parco, ma ancora alcuni rettili in una apposita *reptil-house* alla quale potrebbe servir di modello quella riuscitissima costruita dal valente espetologo di Torino, conte Mario Peracca, nella quale, sotto un'ampia parete a doppio vetro, prosperano in mezzo ad una ricca flora dei climi torridi, le più meravigliose forme di fauri e di altri rettili in gran parte liberi e tranquilli a contatto coi visitatori, ben inteso i rettili non velenosi.

Una apposita costruzione simile a quelle recentissime di Regents-Park nel giardino della Società Zoologica di Londra, il più ricco de mondo, (la serie di *Atti* e *Memorie* pubblicate da questa Società è veramente un monumento

della scienza zoologica per valore di scritti e splendore di illustrazioni anche artisticamente perfette), pure foggiata a terra con i riparti numerosi da mantenersi ad una costante mite temperatura, dovrebbe accogliere le più svariate specie di uccelli dei tropici, tra i quali non potrebbero ormai mancare alcune delle varie splendide specie di Uccelli di Paradiso che da qualche anno raggiungono viventi gli Aviarî della Germania e dell'Inghilterra, riempiendo di stupore i visitatori che accorrono da lontani paesi ad ammirarli.

Neppure sarebbe difficile dotare il giardino zoologico di un acquario, e poichè io ritengo che in un moderno giardino zoologico, il quale abbia veramente l'intento di servire alla istruzione, nessuno dei grandi rami della zoologia possa essere dimenticato, vorrei pure che vi fosse una *Inseet-house*, cioè una modesta costruzione che destinata a contenere campioni viventi delle più notevoli e più utili specie di insetti, servisse al loro allevamento insieme ed allo studio minuzioso sotto ogni aspetto di questi animali in vita, sia dal punto di vista puramente scientifico, sia da quello utilitario delle relative applicazioni. Ognuno poi può immaginare di quanta bellezza sarebbe il veder volare tra le piante tropicali di una serra le più splendide farfalle.

Così anzi dovrebbe farsi per ognuna delle sezioni del giardino, per modo che gli studiosi, potessero occuparvisi utilmente nelle loro indagini e infine dovrebbe esservi pure qualche sala destinata agli artisti, perchè potessero esercitarsi nella conoscenza della struttura degli animali, od analizzarne coi mezzi fotografici più perfezionati i varî modi di movimento, compresi quelli del volo, che del pari interessano l'artista e lo scienziato. Sorgerebbero in tal modo dai primi volontarî studiosi i futuri valenti maestri di un ramo dell'arte che, come ho già detto, ci è finora mancato.

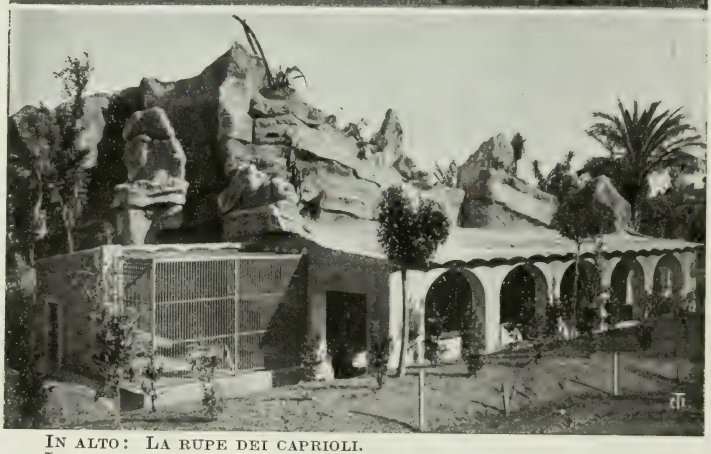
In alto: Nel Medaglione: La «Civetta» foca di rara bellezza. — In basso: Coppia di foche.

Un angolo interno della gabbia degli uccelli acquatici nel giardino di Milano.

Esposto per sommi capi come potrebbe formarsi un futuro giardino, non mi pare fuor di proposito, prima di chiudere il presente articolo, un breve accenno speciale al più volte ricordato riparto zoologico del Giardino Pubblico di Milano poichè se in questo il numero e la varietà degli animali è troppo limitato, ciò non toglie che il riparto stesso abbia tra le attrattive del Giardino una considerevole parte. Esso è invero bellissimo di per sè stesso e fu disegnato dal valente architetto Balzaretti, il quale seppe dargli le più meravigliose prospettive in ogni sua parte; la abilità di esperti giardinieri seppe arricchirlo delle più belle piante distribuite con squisito senso di arte. Molte di esse sono di grandissimo valore, le acque nelle quali si specchiano furono condotte con mirabile curve da un capo all'altro del giardino. Avendo io veduto molti fra i più bei giardini d'Italia e di altre nazioni, non mi sembra, nel complesso, cedere ad alcuno in bellezza; eppure quando si vede la quantità dei passeggeri che si ferma ad osservare gli uccelli degli aviarî e dei laghetti, o i pochi altri animali, non si può a meno di riconoscere la grande supremazia che ha l'elemento zoologico su quello botanico, in un giardino, agli occhi del pubblico. Ho recentemente constatato come nei bellissimi giardini che occupano la vasta piazza dinanzi alla gran mole della Rathause in Vienna, dove non si tengono animali come nel Prater e nel Giardino Imperiale di Schömburg, il pubblico si conforta raccogliendosi ad osservare gli innumerevoli merli, così davvicino come se fos-

sero uccelli domestici perchè l'assoluta protezione li rende in sommo grado fidenti e tranquilli. Fu così che insieme al chiaro zoologo amico mio conte Emilio Ninni, potei osservare di questi uccelli una singolare varietà e studiarla meglio che in un Museo!

L'elemento zoologico nel Giardino Milanese passò veramente per varie fasi e non tutte liete certamente. Vi fu un tempo che possedette persino una bella giraffa ed un leopardo; poi venne un lungo periodo nel quale dovette accontentarsi di pochi fagiani, di pollame, di anitre e di oche, che vissero come poterono, generalmente poco! Ma l'area di un futuro giardino zoologico non potrebbe essere questa, sia per l'insufficienza dello spazio, sia perchè essa funziona come un polmone della città ed è ormai proprietà consacrata dell'infanzia gioconda e vivace che vi accorre da ogni parte al tepore dei primi raggi di sole.



IN ALTO: LA RUPE DEI CAPRIOLI.
IN BASSO: LA ROCCIA DEI LEONI E LE GABBIE PER L'ISOLAMENTO.

Malgrado tutto ciò non potrebbe dirsi che l'esistenza dei pochi animali del giardino sia stata inutile pel Museo che vi si innalza ormai glorioso, che anzi moltissimi sono i soggetti preziosi, che essendo morti nel giardino, andarono ad arricchire le raccolte del Museo stesso, e persino soggetti varî e sconosciuti altrove furono ottenuti negli ultimi tempi dagli allevamenti che vi si fanno. Quando fosse un vero giardino zoologico, per la cui realizzazione io nutro una fede inconcussa, gli insegnamenti della storia naturale vi si faranno all'aria aperta, molto meglio e più igienicamente che nelle aule scolastiche e vi si potrebbero studiare viventi tutti gli animali e le piante, delle quali i programmi scolastici esigono la conoscenza.

Ecco dunque una somma di ragioni di considerazioni per le quali è ormai evidente che l'istituzione di un giardino zoologico s'impone anche per una grande città come Milano, dove è certissimo che incontrerebbe il più grande favore e diverrebbe rapidamente il più geniale luogo di ritrovi fra quanti si possano immaginare. Milano è la città del gran lavoro, ma questo fa sentir maggiormente ed in tutti la necessità di frequenti e gradevoli riposi e nulla può meglio soddisfarvi che un ridente e vasto Parco, allietato da ogni bellezza di vegetali ed animali magistralmente collocati, perchè tutti possano facilmente goderne la vista, passando le ore libere all'aria aperta ed al sole.

Prof. GIACINTO MARTORELLI.

IL LAGO DEI PELLICANI, DELLE CICOGNE E DELLE GRU.

IL PANORAMA DALLA STRADA NUOVA VERSO L'ALTIPIANO DI TREMOSINE.

La viabilità sulla riviera bresciana.

Chi percorrendo da Lonato a Peschiera le storiche balze formanti l'arcata morenica frontale del Garda ne osserva il meraviglioso movimento, e spinge lo sguardo tutto all'intorno, assiste ad uno dei più belli e suggestivi spettacoli della natura.

A nord, spiegantesi in ampio ventre tra le morene laterali di Bardolino e della Valtenesi e più in su internato tra il massiccio del Baldo e le rupi di Tremosine, è il grande bacino del Benaco sperdentesi nella prospettiva aerea delle Alpi Trentine. A sud fra le colline arcuantisi in ordini successivi da Desenzano a S. Martino, da Castiglione a Solferino, negli ampi contrafforti morenici da Montichiari a Volta e Valeggio, fino ai dolci sedimenti di Medole e di Goito, tutto, e nella sua magnificenza, si riproduce al naturalista il grandioso fenomeno glaciale del Garda, tutto si spiega al visitatore il terribile e glorioso teatro dove molta parte dei destini d'Italia si compiva, mentre al poeta vibra nell'anima pensosa e sospirante la turba degli aneliti e dei ricordi.

E lungo il contorno di questo lago, che ha riflessi e gradazioni d'argento e di cobalto, che ha le placide movenze cullanti della laguna ed i poderosi flutti del mare, e sotto questo cielo dove si scapriccia una variabile tavolozza di tinte delicate e di vividi colori, stanno allineate, trasmettendosi sull'ampio specchio delle acque il millenario bacio fraterno, le incantevoli rive della Rocca di Adelaide e della ringiovanita Salò, maestosa nella sua nuova veste di edilizia, teatralmente assisa sul golfo tra lo sperone baluardico di Manerba e Pizzocolo dalle nari alzate odoranti il vento.

Da Desenzano a Limone, per non parlare ora della riviera veronese, dei nuovi progetti di viabilità che a questa direttamente sono collegati, e dei quali ci occuperemo in altro articolo, da Desenzano a Limone la riviera bresciana del Garda presenta uno spettacolo di varietà e d'incanto. Dapprima tutta una placida ondulazione di colline ubertose di viti e di olivi, il profilo delle quali si proietta nei tramonti di fuoco coi contorni austeri del castello di Lonato e delle torri di Manerba; da Salò a Gargnano la riviera cosparsa di paesi, di villeggiature e di alberghi presenta lo spettacolo di un delizioso soggiorno, incorniciato da pendici coronate di lauri e di olivi; da Gargnano a Limone (confine politico del territorio italiano) la riva lacuale offre un carattere singolarmente alpestre in roccie scoscese ed a picco sopra le quali siede l'altipiano di Tignale e di Tremosine.

La magnificenza dei siti, la ricchezza del suolo, lo sviluppo industriale di tutta questa riviera, ed ancora l'essere questa, per le bellezze naturali, per la dolcezza e salubrità del clima, designata per lunga distesa a stazione di conforto e di cura, esigono che vi sia facilitata ogni comunicazione

SCHIZZO DELLE COMUNICAZIONI DEL GARDA.

La balza scoscesa di Tremosine sulla quale si svolge la nuova strada.

Interno della Forra di Brasa, prima dei lavori.

coi centri importanti italiani ed esteri. — Da Brescia a Salò e Toscolano la strada provinciale è percorsa da una tramvia meccanica, esercita a trazione elettrica fino a Salò, a trazione a vapore nell'ultimo tratto, che sarà tra breve trasformato pure elettricamente.

Da Toscolano a Gargnano la strada provinciale presenta inconvenienti non più consentiti dalle moderne esigenze della viabilità, e cioè andamento vizioso, traverse di abitati ridotte a poco più di metri tre di larghezza, con pendenze e contropendenze nocivissime e financo pericolose al transito.

Compresa della necessità di una riforma del suddetto tratto di strada, l'Amministrazione Provinciale di Brescia sul finire dell'anno scorso approvava il progetto della sua radicale sistemazione contemplante l'ampiamento della sezione fino a m. 8, le opportune deviazioni e sventramenti in corrispondenza agli interni di Toscolano, di Bogliaco e di Gargnano.

Il progetto, per il quale sono già iniziate le espropriazioni, importa la spesa di L. 800 mila circa, e la nuova sede stradale sarà destinata anche al prolungamento della tramvia elettrica fino a Gargnano.

Da Gargnano a Limone la riviera bresciana manca di ogni comunicazione terrestre, e qui il problema della viabilità acquista una speciale importanza.

La legge 23 luglio 1881 N. 333 serie terza per la costruzione di opere straordinarie stradali ed idrauliche contempla per l'alta riviera benacense la costruzione di una strada ordinaria da Gargnano a Limone-S. Giovanni, e da Limone al confine col Trentino, col concorso da parte dello Stato nella misura del 50 %.

Vari furono i progetti studiati per questa arteria stradale dell'alta riviera, e molte furono le soluzioni proposte sul tracciato di essa; ed intanto è intervenuto il veto dell'autorità militare per la costruzione dell'ultimo tratto di strada da Campione a Limone.

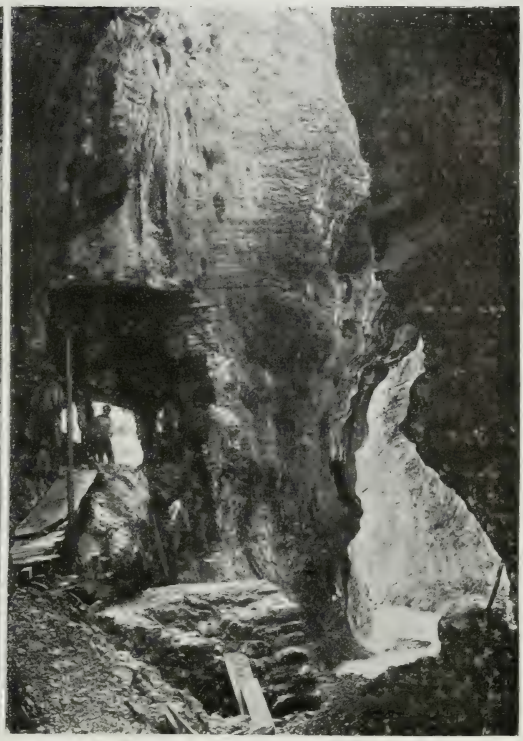
Di recente la Provincia di Brescia ha fatto redigere un progetto di strada da Gargnano a Campione, secondo il quale la nuova arteria, che sarà una delle più belle e più interessanti sotto il punto di vista tecnico e turistico, avrà lo sviluppo di circa 12 chilometri, e percorrerà a mezza costa le alture sopra Gargnano fino al Pian degli Olivi presso Tignale, per ridiscendere fra le roccie al porto di Campione.

A completare il sistema di viabilità nell'alta riviera benacense concorrono ora tre strade in costruzione che sboccheranno nella progettata arteria provinciale Gargnano-Campione; sono quelle sussidiate in base alla legge 8 luglio 1903 N. 312 dal Governo e dalla Provincia; 1) che da Gargnano allaccia le frazioni montane di Navazza, Formaga e Liano, giusta il progetto del geom. Comboni; 2) la strada che da Tignale scende al porto omonimo; 3) la strada che da Vesio nell'altipiano di Tremosine scende al porto omonimo lacuale.

E' meritevole di una illustrazione speciale la strada di Tremosine per le interessanti zone da essa attraversate e per la grande importanza tecnica delle opere ad essa inerenti e siamo lieti

I LAVORI NELLA FORRA.

A 40 METRI DAL FONDO SARÀ COSTRUITO UN PONTE IMPOSTATO SULLE DUE PARETI.



I LAVORI DI GALLERIA DELLA STRADA E DI DEVIAZIONE DEL FIUME.

di farlo sotto la impressione di una recente visita praticata ai lavori e col sussidio validissimo di fotografie e di informazioni trasmesseci dagli ingegneri progettisti Tullo e Giuliano Massarani di Brescia.

***

La strada di Tremosine è destinata a congiungere, come sopra si disse, l'altipiano di Tremosine col porto lacuale dello stesso nome, ed è sperabile che fra non molto essa avrà lo sbocco sulla progettata provinciale Gargnano-Campione opportunamente prolungata almeno per poco più di un chilometro fino a raggiungere l'ultimo flesso della costruenda comunale.

L'altipiano di Tremosine è già fornito di una discreta rete di strade carreggiabili che congiungono le 17 frazioni di cui si compone il Comune, e che si dirigono verso l'interno delle convalli, fino quasi ai confini del Regno.

Il tracciato della strada di Tremosine già in avanzata fase di costruzione partendo dal porto si dirige a sud fin quasi a metà della distanza che separa detto porto da quello di Campione; poi con un ritorno volge verso nord fino a raggiungere lo sbocco della Valle di Brasa. In questa valle, bellissima nelle sue caratteristiche alpestri e selvaggie, con varî e bizzarri serpeggiamenti, e ritorni, e giri elicoidali, la strada svolge per quasi tre chilometri il suo tracciato, poi sale fino alla Pieve dominante il lago dal vertice della balza scoscesa su cui giace.

Da questa frazione fino a Vesio (capoluogo delle terre alte) la strada si svolge tra boschi, vigneti e prati in una zona straordinariamente ridente.

Lo sviluppo totale della nuova strada è di chilometri 10,300; essa supera nel suo svolgimento il dislivello di m. 550, con la pendenza massima del 7 %, e la larghezza della carreggiata non sarà inferiore a m. 4.

L'apertura della strada esige un movimento totale di ben 85 000 metri cubi di terra e di 60 000 metri cubi di roccia. Vi sono state già praticate 12 gallerie e costruiti 18 ponti dalle luci variabili da quattro a venti metri. L'opera completa è preavvisata in L. 550 000.

Il primo tronco che dalla frazione più alta di Vesio passando per la Pieve termina alla Valle di Brasa si svolge tutto in terreno morenico, questo è dappertutto una massa compattissima che raggiunge la durezza della roccia; rari banchi di argilla sciolta vi sono intercalati. Le roccie affioranti sono tutte calcari selciferi del Lias estremamente tormentate.

Lungo il secondo tronco le roccie predominanti sono pure calcari selciferi del Lias, sebbene molto meno tormentate e talvolta disposte in regolari stratificazioni.

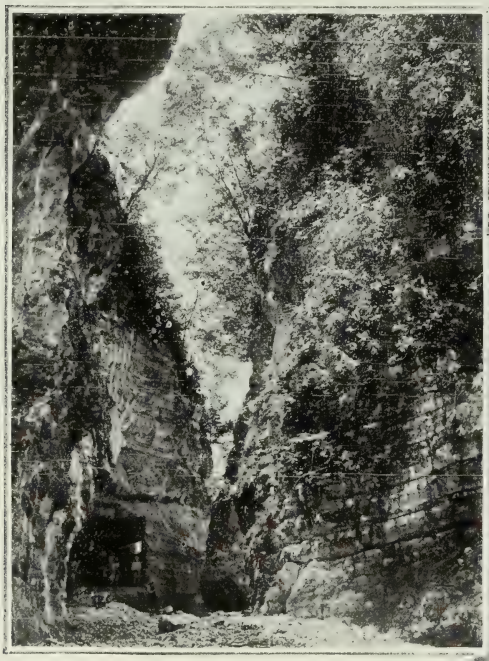
La zona dove si svolge il secondo tronco è così aspra ed impervia che ingegneri, assistenti ed operai dovettero lavorare attaccati e talvolta sospesi alle funi.

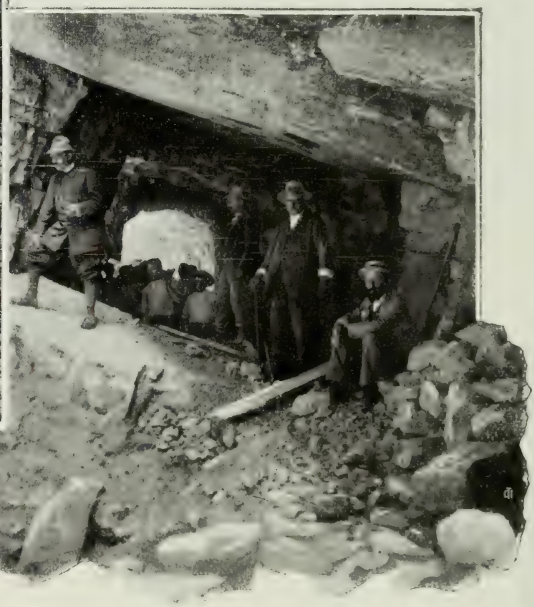
Il tronco recentemente iniziato tra la valle del Fava e lo sbocco del fiume Brasa è quasi tutto a picco a metri 200 sopra il lago per la lunghezza di 300 metri.

* * *

La sopradescritta strada che offre, come si vede, un tanto interesse tecnico e geologico, ch'è destinata a collegare il ventaglio delle strade esistenti nel bellissimo altipiano di Tremosine al porto ed alla futura arteria provinciale Gargnano-Campione presenta eziandio eminenti caratteri di turismo.

A strada finita dal porto di Tremosine alla Pieve (5 chilometri) quasi sempre con la pendenza del 7 % essa presenta una passeggiata delle più interessanti: due chilometri si svolgono verso il lago in due rami offrenti un magnifico panorama che si estende da Torbole fino a Peschiera, con la prospettiva del Baldo.





I LAVORI NELLA FORRA DI BRASA.

LA STRADA VERRÀ AD OCCUPARE IL FONDO DELLA VALLE MENTRE IL FIUME È DERRATO IN GALLERIA.

Alla estremità del secondo ramo sboccando da una galleria si entra nella forra del fiume Brasa con un ponte soprapassante un burrone di quasi duecento metri di profondità. Nel primo tratto la forra è relativamente aperta e vi si svolgono due *tourniquets;* alla seconda risvolta si ha un ampio piazzale che si affaccia di nuovo alla balza del lago, poco sopra alla volta della galleria che sottopassa. Continuando a rimontare il corso del fiume Brasa si trovano prima alcuni tagli arditi, poi si affrontano le pareti verticali e capricciose del profondissimo burrone ove il sole soltanto batte a mezzodì. Qui lo spettacolo sgomenta semplicemente! e l'occhio, fisso in alto sulla striscia azzurra ed ineguale del cielo, interrotta e frastagliata dai tronchi annosi dei carpini e dei roveri, scende posandosi sulle roccie alte e muscose imbarbicate di felci, stillanti le acque; posa quasi pauroso negli antri delle pareti selvaggie, non mai praticate, pieni di mistero; segue il torrente spumoso che incise nei millenni le roccie dove scorre, che rovescia i massi, che riempie di rumoroso terrore la bella forra quando sull'altipiano sciolgono le nevi o si scatenano le pioggie; lo segue dove si allarga apparentemente tranquillo per crearsi una terribile caduta dove l'acqua si lancia come lama metallica e termina in salti spumosi e vaporizzanti alla luce colle rifrazioni delicate di un arco baleno; e giù, giù inseguendolo, lo ricerca dove s'inabissa per poi ricomparire amico od accigliato, o dove si nasconde nell'erica allegrata dal ciclame o dall'orchidea selvatica.

Qui al grandioso e serrato spettacolo di questa forra, nell'animo attonito sgorga irruente il desiderio di saper tutto; si vorrebbe essere geologi per ammirare profondamente il fenomeno millenario creato dalle forze naturali, e naturalisti per cercare il mistero di una flora incomparabilmente varia e di una fauna oscura e rivelantesi nuova; si vorrebbe essere gli arditi che primi praticarono questi precipizi per studiare e preparare agli uomini il mezzo di ammirare comodamente una delle più belle scene, e per aprire una strada che il flusso portasse di novella vita alle bellissime e dimenticate regioni montane; si vorrebbe essere pittori e poeti per portar sempre e dire l'impressione fedele di quanto l'occhio ritrae, ed il tumulto dell'animo commosso.

In varî punti la strada passa sul fondo stesso della valle, mentre il fiume è deviato in galleria. Allo sbocco a monte della forra si para dinanzi all'osservatore un panorama più ridente; ma non sono finite le bizzarrie del tracciato, che con un ampio giro percorso tra i prati del Brasa e le coste di Piumer, va a passar sopra con un grande ponte alla via già percorsa; è soltanto dopo aver eseguito questo girone che la strada si avvia direttamente verso la Pieve, grossa

borgata di 600 abitanti che offre già ora, e meglio promette, gradevolissimo soggiorno.

Dalla Pieve a Vesio si ha pendenza media del 3 %, e si incontrano le frazioni di Priezzo, Sompriezzo, Musio, Secastello, Villa, S. Bartolomeo e Volsino raggiungendo la ridente conca contornata da ameni paesaggi da prati e pinete.

Vesio è la più importante delle frazioni del Comune, e si presta egregiamente per soggiorno estivo. Siede sulla falda di una morena che sbarra la valle di Bondo; in pochi minuti si arriva al sommo della morena, dietro la quale, come un classico esempio del genere, si estende un vastissimo piano, che è il lago intermittente di Bondo.

Vesio è il centro di comode e splendide gite, tra le quali annoveriamo: *Nevese, I Campi, Passo di Nota* (m. 1300) donde si può scendere in Val di Sedro, *Santuario di S. Michele, Passo di Lorina* (m. 1455) dal quale si può scendere in Val d'Ampola, *Corno Marogna* (m. 1975) *Passo di Tremalzo* (m. 1694), *Monte Prà di Lavino* (m. 1837), *Cima di Cap* (m. 1893), *Monte Caplone* (m. 1976).

* * *

Ci siamo soffermati con qualche dettaglio sulla strada di Tremosine che tra breve tempo verrà aperta alla civiltà, perchè essa rappresenta il compimento dell'aspirazione secolare di una delle più incantevoli regioni della provincia bresciana.

Abbiamo più sopra accennato anche che al completamento del sistema della viabilità della riviera del Garda, oltre alla approvata strada lacuale da Toscolano a Gargnano e quella progettanda provinciale da Gargnano a Campione concorreranno le strade comunali già in costruzione di Gargnano per le sue frazioni montane, e quella di Tignale, sussidiate ai termini della legge 1903.

Solo quando tutte le opere accennate saranno eseguite, si sarà messo il visitatore nelle condizioni di poter maggiormente apprezzare la bellezza di questo bacino, delle sue incantevoli rive e degli altipiani che lo dominano e che rivelano tutto un ampio e svariato panorama, amenità di siti per villeggiatura e soggiorno climatico, allo studioso ed al turista un campo aperto di ricerche e di curiosità interessanti

E' però necessario che lo sviluppo della viabilità locale sia accompagnato dalla attuazione di comode e rapide comunicazioni con le linee ferroviarie esistenti.

Già la Provincia di Brescia ha preparata la sede per la nuova diramazione tramviaria dalla stazione di Castiglione delle Stiviere (sulla linea Mantova-Brescia) per Lonato e Desenzano, e fra pochi mesi un largo settore della provincia di Brescia e l'alto Mantovano avranno così un comodo accesso al lago. Un largo movimento si è manifestato anche in questi giorni per la risoluzione dell'attesa tramvia meccanica nella Valtenesi, per allacciare la grande linea ferroviaria Milano-Venezia nei punti di Lonato e Desenzano con le ubertose alture di Padenghe e Manerba, Cunettone e Salò per cui tutta l'alta riviera bresciana del Garda verrebbe posta in diretta comunicazione con la rete principale dello Stato.

E finalmente, onde meglio provvedere alle comunicazioni del lago, pulsa con carattere d'urgenza la progettata Ferrovia Mantova-Peschiera per la riuscita della quale incessantemente, da oltre un quarto di secolo, collabora con tutte le sue forze e la fede, Valeggio, la dominatrice del Mincio che stette discussa, assorta e ribelle

Il vecchio sentiero dal Lago alla Pieve di Tremosine.

tra le speranze di Solferino e la gloriosa sciagura di Custoza.

Per questo progetto di ferrovia, destinata a servire una storica e feconda plaga, ed a congiungere l'Emilia al lago, tutto è compiuto, ed intervenne anche l'approvazione da parte del Ministero dei Lavori Pubblici e la concessione del sussidio chilometrico di L. 4950 per 70 anni; manca solo che sia votato il concorso da parte della Provincia di Verona nella cifra di L. 128 mila, avendo tutti gli altri Enti interessati deliberato il contributo nella misura loro assegnata.

E' vivo ancora quì l'eco dell'agitazione mossa contro un ritenuto pericolo di germanizzazione del Garda, e dell'azione svolta dalla benemerita Associazione della Dante Alighieri in difesa della lingua nazionale sulle rive di questo lago.

Noi mai abbiamo temuto per il buon nome dell'eroica Brescia e per il carattere eminentemente patriottico di tutte queste popolazioni in un tal pericolo.

Nè al titolo di questo articolo devesi attribuire alcuna intonazione o senso politico, perchè l'onda del Benaco ed ogni terra che vi si specchia sono nostre, e nessun fenomeno o fatto che intervenga toglierà a queste classiche riviere il carattere nazionale che fu loro assegnato dalla natura e dalla storia.

SBOCCO DELLA GALLERIA DI NOSELE VERSO L'ALTIPIANO.

LA NUOVA STRADA ATTRAVERSO LA PINETA.

Paesi deliziosamente seduti in riva od aggrappati sulle pendici, chiese che sono gioielli di classica architettura racchiudenti nell'interno veri tesori d'arte, e castelli pittoreschi attestano quanto la civiltà antica avesse in pregio questo, che fu il lago di Catullo e di Virgilio.

Le vicende storiche e politiche ed altri fenomeni sociali potranno aver contribuito nel lasciare dimenticato e negletto il più grande lago italiano. Per riconquistarlo a noi stessi è necessario che impariamo a conoscerlo, e se un grido di allarme poteva essere giustificato dal fatto di una scrittura tedesca o da una architettura nordica stridente in tutta poesia di classica arte italiana, è bene ricono-

IL LAGO MONTANO DI BONDO.

scere che uno dei principali motivi per cui in Italia poco si conosce delle bellezze e delle risorse del Garda si deve ciò attribuire alla mancanza di quel coordinamento e completamento della viabilità al quale fortunatamente si sta ora provvedendo con serietà d'intenti ed energie rinnovellate.

Ing. VITTORIO CINQUE.

Ing. Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale a Brescia.

La nuova inondazione di Parigi.

LA SENNA HA INVASO I GIARDINI, I QUAI E LE VIE.

La Gordon Bennett di Aviazione a Belmont Park.

La Gordon Bennett di Aviazione che si è disputata la prima volta sui 20 chm. a Reims nel 1909 e che Curtiss vincitore portò in America, si è per la seconda volta messa in gara a Belmont Park negli U. S. A. il 29 ottobre scorso sui 100 chm., che Graham White, inglese, su Blériot coperse in volo in ore 1, minuti 1.

1. Le tribune. — 2. La partenza di Graham White. — 3. Latham col nuovo Antoinette di 100 HP non ha finito il percorso. — 4. Il nuovo piccolo biplano Wright che non ha corrisposto alle aspettative. — 5. Latham, White e Ogilvie in corsa. — 6. Gleen Curtiss escluso dalla gara. — 7. Biplani Wright. — 8 e 9. Biplani Curtiss. — 10. Moisant sopra la statua della libertà a New York.

LO SPORT DEL FLIRT

E' il pattinaggio lo *sport* del *flirt* per eccellenza, più ancora del *tennis* e di tutti i giochi sportivi inventati dagli innamorati, o escogitati dalle severe madri per nascondere un altro gioco nascente: quello dell'amore. Perchè credo che anche in quel famoso *Patinamento* che Edmondo De Amicis annunciò nell'« Olanda » come storia, epopea e codice dell'arte del pattino, scritta da un deputato olandese, questa solenne verità avrebbe dovuto sorgere chiara e viva e dai versi lucidi di Tollens, il poeta di Rotterdam, e dalle tele degli squisiti pittori d'Olanda, e dai regolamenti delle gare a coppie. Sopratutto dai regolamenti delle gare sportive... A proposito: *patinamento*... aveva ragione il De Amicis: che orrenda parola! Tanto brutta che pare di sentire... il patimento dei lettori.

LA BELLA LATTIVENDOLA OLANDESE IN QUEL CASO VERSÒ PIÙ DI UNA GOCCIA DI LATTE...

E poi, non è nemmeno giusto che un'arte squisitamente così fine porti un nome squisitamente così umiliante. Tanto più che non ha nessuna causa d'umiliarsi il pattinaggio; nè per la sua nascita, nè per la sua vita, perchè è nato e vive complice del *flirt* al servizio del dio più capriccioso.

Il pattinaggio ha il suo atto di nascita non troppo chiaro. Furon trovati pattini ossei nel fondo della Sprea, a Berlino e in Inghilterra. V'è una canzone scandinava, che da parte sua afferma come gli uomini del nord sanno pattinare come gli uccelli sanno volare, e fanno guizzi pel ghiaccio come gli uccelli trilli pel cielo. Una leggenda nordica, infine, racconta colla saga romantica di Tegnèr che un eroe giovane e biondo, Frithjof, incontrando la slitta che trascinava la sua adorata Ingebord riusciva, pattinando velocissimo, a scrivere così presto il suo nome sul ghiaccio in modo che la slitta sola lo cancellasse; e a notte alta, al riso giallo della luna che spiava tra i pini ischeletriti alzanti le innumeri braccia stecchite al cielo ch'era tutto un brivido di stelle, di nuovo, l'eroe biondo scivolava leggero sul ghiaccio, scrivendo coi pattini dinnanzi la casa dell'amata dormiente il suo nome: Frithjof. E il sole rosso sorgendo all'aurora faceva scorrere vene di sangue pel nome che pareva vivesse; e così aveva Ingebord il primo saluto...

De Amicis stesso, se accenna alla memorabile difesa della città di Haarlem, che lega la sua gloria al pattinaggio, ricorda più volte e con notevole piacere, come il viaggiatore trovi più belle donne che pattinano pei canali gelati privi dei caratteristici *tranvai* acquatici — trekschuit — che non nei ritratti meravigliosi dei musei dell' Olanda.

« *Ci son dei giovani che vanno da Rotterdam a Gonda; a Gonda comprano una lunghissima pipa di gesso e poi tornano a Rotterdam colla pipa intatta tra le mani...* » ha scritto tra l'altro il popolare autore di "*Cuore*,, e accanto al *récord* della pipa, ha tratteggiato quella figura snella della lattivendola della Frisia che pattinando porta il latte a tutte le case, senza versarne una goccia. Ma per contro, v'è un altro scrittore che afferma d'aver assistito a una scenetta del genere ma pure completamente diversa: la bella lattivendola olandese, in quel caso, versò più di una

goccia di latte perchè la sua dote maggiore non era quella di saper pattinare, ma una dote essenzialmente femminile: quella di dover piacere.

In molte terre d'Olanda, l'onore di attaccare i pattini ad un bel piedino di fanciulla, è pagato con un bacio sulle mani pallide della pattinatrice e ai tempi belli di Luigi XV l'arte sottile di ricamare guizzi e inanellare piroette sul ghiaccio servì da galeotto all'amore, press'a poco come la *Historia di Lancillotto del Lago* per Paolo e Francesca. Sino d'allora perciò le belle dame gioiose si servivano del pattinaggio come d'una nuova arma di seduzione: arma snella e cortese, aggraziata e provocante. Ed è forse in questo fatto che bisogna cercare il perchè delle preferenze femminili pel pattinaggio e per qualche altro *sport* d'inverno.

SUL GHIACCIO - QUADRO DI LANCRET. (*Museo del Louvre*).

Nella Frisia, la terra classica dell'arte del pattinaggio, la scuola che ha maggior fortuna è quella che insegna non la velocità, ma la grazia. E le donne bionde, un po' grassoccie, vanno sorridenti sui loro pattini, accompagnando la corsa con un leggero movimento d'ànche che dà in lontananza l'idea del volo delle rondini, volteggianti in ghirlande intorno ai campanili. «Vulcani gelati» ha definite le bionde donne d'Olanda l'ironico poeta della *Germania*, Enrico Heine ma ha aggiunto con tòno di chi ne sa qualcosa e vuol ammaestrare gl'incauti: Vulcani gelati che quando sgelano... E di qui, forse si capisce, anche tutta l'ammirazione del buon Edmondo per le belle pattinatrici d'Olanda...

DUETTO INVERNALE. - FRANZ VON REZNICECK.

La donna dandosi allo *sport* è rimasta essenzialmente donna. Conviene riconoscerlo.

Non s'è brutalizzata in esercizi violenti e buffi nella loro stessa violenza, ma ha cercato le estrinsecazioni sportive che dessero al suo corpo maggiore grazia di mosse, e snellezza di forme.

Così, la donna ama il nuoto che plasma mirabilmente il corpo nella sottile maglia, ed ama l'ippica che le dona l'antico scettro di madonna e di regina. E se anche, talvolta si concede allo *sport* veloce dell'automobile come Miss Lewitt, o al pericolo ardito del velivolo, come la baronessa de la Roche, è più che per altro, per poter annoverare, accanto al sorriso della sua bocca e al fulgor dei suoi occhi, un nuovo fiore moderno di civetteria.

Così, se la donna ama il *tennis*, il *cricket*, il *golf*, gli *skis*, il pattinaggio, è sopratutto perchè nuove grazie e nuove finezze ha trovato in ognuna di quelle manifestazioni, e anche perchè, tutti quanti sono assai propizi, come dicevo, a smussare un po' i loro contorni prendendo qualche cosa di un altro fenomeno che potrebbe anche ritenersi sportivo. Già, uno dei caratteri principali, il nome inglese lo possiede: il *flirt*.

Uno scrittore sportivo, anche inglese, V. Baddeley parlando del *tennis*, trova che una delle sue fortune è di permettere il gioco a due... Io direi che questa è la massima sua fortuna, perchè il gioco a due, in genere, sia scambiandosi delle pallottole bianche con delle rachette, sia danzando leggeri per un'ampia distesa di ghiaccio è, sempre il gioco che ha incontrato maggiori simpatie. Basta che non duri troppo: come il matrimonio, per esempio... Tant'è vero, che allora il gioco per poter proseguire appena passabilmente, ha bisogno d'un terzo..

Il pattinaggio non fu sempre all' onor del mondo, ma per qualche tempo le classi più ricche non ne vollero sapere, accusando il più elegante degli *sports* di nascondere tra i brividi del ghiaccio delle insidie e dei pericoli.

Francamente, io non so quali pericoli all'infuori di quelli accennati, i pedagoghi dei buoni tempi antichi vi trovassero, ma certo si deve a Klopstock che cantava:

O Jüngling, der den [Wasserkotum zu befeelen weiss,..... (1)

se fu importato in Germania dall' Inghilterra e incontrò le simpatie delle donne e dei poeti che l'ebbero subito ad alleato.

Ma la prima fiamma di simpatia che segnò l'ingresso del pattino nel continente, fu smorzata da coloro che trovarono nelle perifrasi dannunziane del Klopstock, argomenti d'ironie e motivi di satire. E quantunque la Saga scandinava dicesse che Wotan avesse insegnato a Sigfrido anche il pattinaggio, senza nessun rispetto per l'eroe, i nemici del coturno d'acqua continuarono l'opera loro sinchè l'arte e la donna seppero far trionfare il pattinaggio.

Goethe tra gli altri ne fu appassionatissimo, e v'è un celebre ritratto di Kaulbach che sintetizza mirabilmente tutta l'arte del pattinaggio.

Perchè la donna ne è la vera trionfatrice.

Ricordo ai campionati germanici di qualche anno fa, una mirabile figura di donna volteggiare così bizzarra e leggera come avesse l'anima d'un démone chiusa in un corpo di farfalla. E accanto a lei bella e aggraziata in ogni movimento, s' irrigidiva un grosso campione già diplomato a St. Moritz saltellando or su un piede or su un altro. Buoni pattinatori ambedue, pure, l'uomo non sapeva staccare da sè stesso tutto quanto non fosse grazia e leggerezza; e sul ghiaccio terso come uno specchio lucido, sotto le immense lampade che davan mille bagliori di vita, le due ombre si intrecciavano stranamente: l' una meravigliosa di sfumature, come una carezza, l'altra rude e angolosa.

GOETHE PATTINATORE. - QUADRO DI WILHELM VON KAULBACH.

La donna, invece, nel pattinaggio trova modo di far notare la sua evidente superiorità. E per un fatto semplicissimo.

Lo *sport* del pattino — a parte i pattinatori di velocità e di resistenza, i corridori di professione che nelle piste di Davos e di St. Moritz, curvi, rincorrono l'ora che fugge lungo la pista segnata dal tremolio delle piccole bandierine di tutte le nazioni; a parte ancora tutti i *récordmens* appassionati, di cui qui non desidero far parola volendo entrare nell'essenza vera di questa bell'arte invernale, e non nella sua essenza sportiva — il pattinaggio, dunque, dicevo è sopratutto l' arte del capriccio. Il capriccio degli sgorbi, delle cifre, dei disegni sul ghiaccio; il capriccio delle corse a razzo matto come l' olandese, a freccia scoccata come il frisone; il capriccio dei *balancès* degli ondeggiamenti, delle danze più svariate, ma sempre e soltanto capriccio. Ed è per questo che nel pattinaggio riesce meglio la donna. E' logico, mi pare...

Recatevi, un mattino, un po' fuori delle città, quando ancora assonnate le *patinoires* sfumano nella nebbia che

PATTINATRICI. - ERNST HEILEMANN.

(1) O giovane che impari a comandare al coturno acqueo.

le incorona, e là vicino a un « cavalletto » o a uno sgabello, — i ferri del mestiere — sorretta forse dalla mano più esperta di qualche cavaliere, voi vedrete la figura del primo pattinatore, che sarà, naturalmente, una pattinatrice.

E la paziente novellina, quasi volendo aggrapparsi all'aria, per sorreggersi, si stringerà al fianco del buon maestro, e colla testa curva, il viso rosso, infiammato, continuerà, nella solitudine mattiniera della *patinoire* ad alzare un piede dopo l'altro, così, un po' incerta e un po' pesante, sognando forse un volo veloce per quella distesa bianca in compagnia d'un altro che sa già pattinare e che forse accompagna delle altre...

E la paziente novellina spezzerà più volte il roseo sogno cadendo... Perchè una caduta è inevitabile. Ma per amor del cielo, zitti, chè nessuno ha visto, e una donna, quando cade, anche nel pattinaggio, non ama che se ne parli.

Vi sono pochi sports che costano ad una donna tanti sacrifizii nell'apprenderli, quanto il ballo e il pattinaggio. Le cadute, i primi passi, la vergogna di non sapere, l'ambizione che deve rimanere accovacciata, così, per parecchio tempo, la paura di fare delle brutte figure, il timore del pubblico, e ancora tante e tante privazioni, che un uomo difficilmente accetta per essere premiato dal saper ballare o dal saper pattinare.

Se siete, infatti, amanti della statistica, troverete che maggiore è la percentuale femminile tra gli adepti ai due sports aggraziati. Nelle feste da ballo gli uomini si ritrovano intenti a fumare e a discutere di politica, o si vedono allineati tra le suocere che guardano l'orologio ogni quarto d'ora, e le madri che negli occhi semichiusi, un po' assonnati, rivivono le sfiorite giovinezze col turbinìo ritmico delle figlie danzanti. E sulle *patinoires* cambia la scena, ma il personaggio ha quasi sempre lo stesso ruolo: forse il primo attore dell'eterna commedia ch'è la vita è più pattinatore che ballerino. Ma son sempre parti secondarie.

Un "balance,,.

Gli uomini, sia danzino un *kake-walk* o striscino un *boston*, sia guizzino sul ghiaccio rag-

In catena.

UNA CADUTA.

gomitolati nel maglione bianco. o spingano una slitta sino agli estremi lembi del ghiaccio di cristallo, acquistano un po' di grazia e di snellezza nell'intensità di luce della sala da ballo e nell'immensità bianca della *patinoire*, dalla presenza della loro compagna ch'è sempre originale e capricciosa tanto danzi la più scapigliata *cachucha*, quanto cada arrossendo d'esser caduta... Figuratevi un uomo che danzi o pattini solo, senza sfondi di figurine muliebri agili e ridenti, e ditemi se la danza e il pattinaggio possono essere arti essenzialmente maschie. Dice una canzone popolare dei paesi nordici che il demonio ha dato all' umanità due regali per l'inverno: all'uomo la pipa e alla donna il pattino. Forse perchè fugga all' aria libera quando l'uomo fuma la pipa...

Il demonio del nord, dunque, ha consigliato abbastanza bene. E' vero, che sarebbe meglio non seguirne i consigli, ma, è doveroso ricordare che gli uomini appena appena possono, rifiutano con tutto il cuore di esporsi in pubblico nelle due arti così fine e così difficili, e se non fumano la pipa si astengono dal danzare e dal pattinare.

— Grazie; non ballo.

— Mi rincresce, non so pattinare.

Ecco le due risposte maschili che rifiutano con orrore tutte le aspre difficoltà che s'oppongono all'arte di saper saltellare a tempo di polka in una sala, e piroettare a tempo di neve in una *patinoire*.

Per una donna, invece, quelle confessioni significherebbero una rinunzia a qualcosa della sua femminilità. Ed è per questo, che essa tutto sopporta, tutto accetta per apprendere i due sports aggraziati che lo stesso fine accomuna, perchè poi, tanto della danza quanto del pattinaggio, se ne serve per poter essere ancor più capricciosamente donna.... E talvolta — lo ammetta qualche benigna lettrice — anche con pochissimo nostro vantaggio.

E dire che, forse forse, il primo che inventò un pattino fu proprio un uomo....

NINO SALVANESCHI.

FLIRT

. . . . SOTTO ZERO.

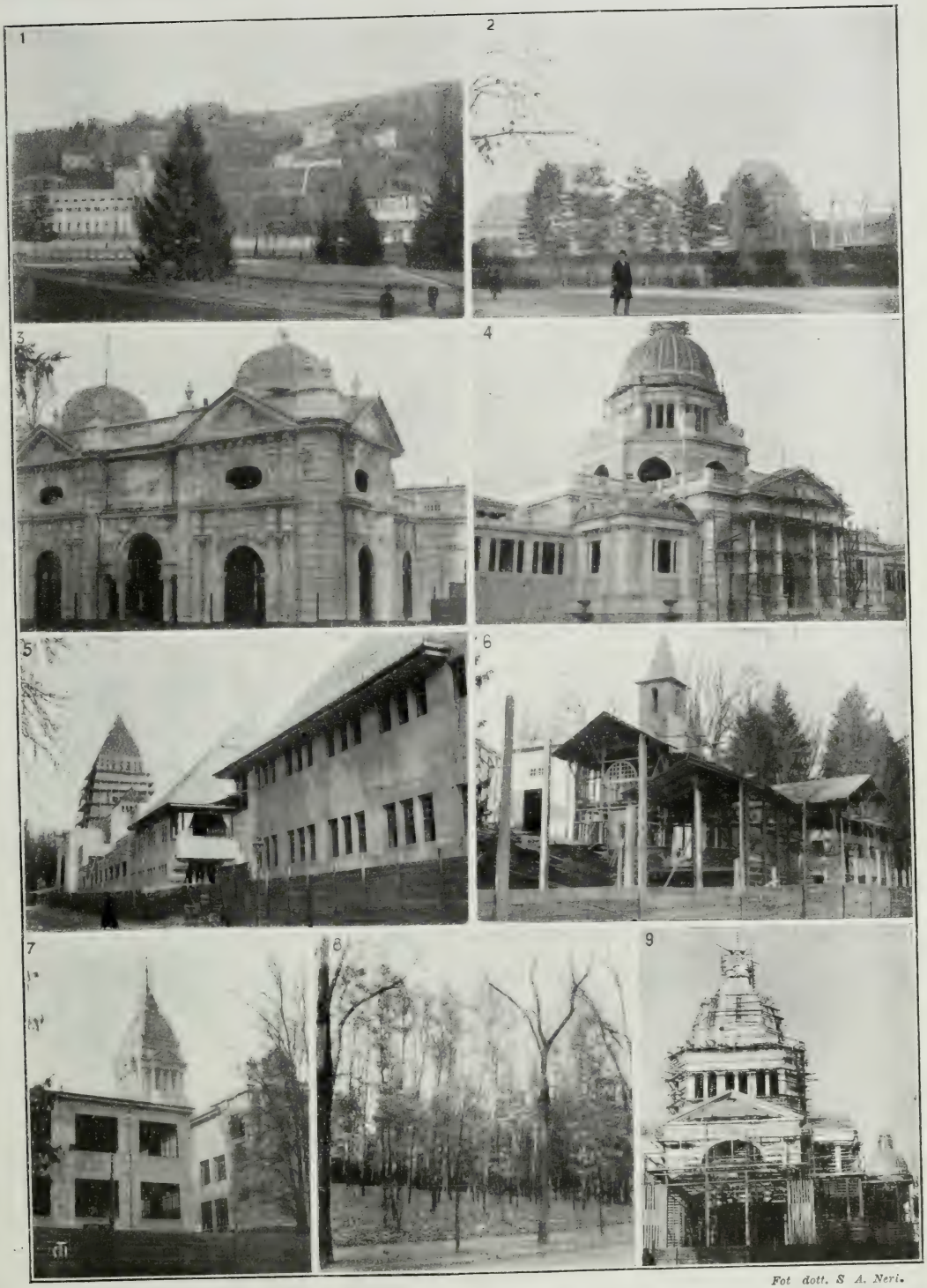
AH! DUNQUE . . . IL GHIACCIO È ROTTO!!

Il progresso dei lavori della

Fot. dott. S A. Neri.

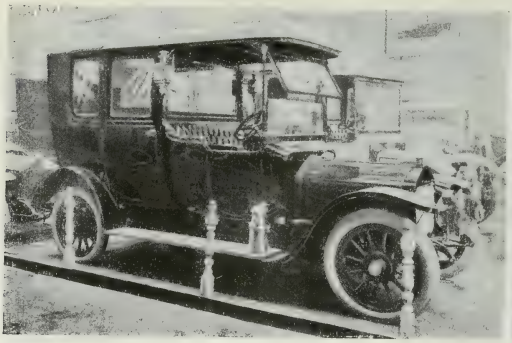
1. La riva del Po coi palazzi delle Nazioni: a sinistra il Belgio, a destra la Francia. — 2 e 3. Il palazzo della Francia può dirsi finito. — 4. I padiglioni della Cina e del Siam. — 5. Il palazzo degli Stati Uniti è ancora informe: in fondo il bianco palazzo della Germania. — 6. Il palazzo della Russia. — 7. Veduta generale del Po dal ponte monumentale.

Esposizione di Torino 1911.

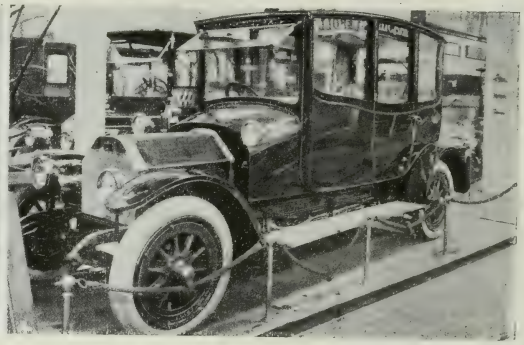


Fot dott. S A. Neri.

1. Il luogo dove doveva sorgere... — 2. ... e dove sorgerà l'Albergo Alpino modello per l' Esposizione del Touring presso il Castello del Valentino e il salone delle Feste. — 3. — Il palazzo della moda. — 4. Il padiglione delle Industrie Artistiche. — 5. Il padiglione dell'Ungheria dal viale del Valentino. — 6. Il villaggio Alpino. — 7. La cupola del salone delle Feste. — 8. Boschino del Valentino. — 9. Il palazzo della Città Moderna.



LANDAULET TRE QUARTI DI LUSSO.



BERLINA LANCIA A CONDOTTA INTERNA.

La riapertura dei "Salons de l'Automobile"

L'automobilismo si ridesta come dall'intontimento avuto dalle meravigliose manifestazioni e dal prodigioso sviluppo dell'aviazione.

E' noto che i grandi costruttori di automobili avevano concordato da un paio d'anni una condotta amministrativa delle loro fabbriche sul così detto «piede di casa»; raccoglimento cioè dopo il periodo eroico e l'età d'oro dell'automobilismo delle grandi corse e delle fastose esposizioni.

Sospeso il Salon annuale al Gran Palais; sospeso il classico Gran Premio dell'Automobile Club di Francia; sospeso nel 1909 e 1910 le non meno classiche Corse italiane. Solo l'Inghilterra continuava una esteriorità sportiva automobilistica negli autodromi chiusi e l'America manteneva al bisogno di sviluppo della propria industria, la classica Vanderbilt e istituiva inoltre un Grand Premio d'America: concorsi questi che servivano a mettere in rilievo l'enorme progresso della costruzione americana, che si presenta ormai come una minacciosa concorrenza.

I francesi, i tedeschi e sembra un pochino anche gli italiani, credono di scorgere ora, che questo raccoglimento, questo trapasso dalla vivacità di una intensa vita sportiva alla quiete dei disegni, delle fabbriche, dei cataloghi e degli affari, possa, a lungo andare, riuscire se non fatale certo nociva allo sviluppo dell'industria automobilistica europea nella lotta che essa dovrà prossimamente sostenere con la concorrenza americana.

Per questo risveglio il Salon dell'Olympia, che l'Inghilterra organizza ogni anno, ha assunto quest'anno una maggior importanza; anche l'Automobile Club di Francia riapre in questo dicembre il Grand Palais per ospitarvi il XII Salon dell'Automobile e indirà nel 1911 una grande corsa automobilistica con un nuovo gran premio.

Anche l'Italia si ridesta. Il 1911 vedrà un'esposizione automobilistica a Torino; vedrà una corsa organizzata dall'Automobile Club di Torino sul classico percorso Susa Moncenisio, e, pare, una prova di turismo organizzata dall'Automobile Club di Modena: si parla anche di una grande prova degna delle migliori tradizioni italiane, cioè della Coppa Florio e delle Corse di Brescia, ma per ora questo progetto è ancora incerto.

Il Salon dell'Olympia, come il Salon di Parigi di questi giorni, non rivelano nulla di veramente nuovo in automobilismo. Si nota invece un perfezionamento di alcune virtuosità tecniche dell'automobilismo, come la costruzione dei motori senza valvole, i dispositivi per la diminuzione del rumore delle trasmissioni con attacco della corona del differenziale per vite senza fine, il cui rendimento è sensibilmente superiore all'attacco con pignoni d'angolo.

I sei cilindri che, presentati già da qualche anno, non si erano sin qui generalizzati, hanno una ripresa. I motori a corsa lunga sono divenuti oggi la regola ed anche per ciò si sono migliorati i rendimenti, il che ha condotto a portare un'attenzione viva ai problemi della lubrificazione e tutti si sono trovati d'accordo nell'adottare la lubrificazione sotto pressione.

Nella costruzione inglese è sempre più diffusa l'adozione delle ruote metalliche; la preoccupazione di ottenere delle sospensioni più dolci e la cura portata al comfort delle carrozzerie. Una novità è quella dell'adozione del freno sulle ruote davanti, mentre un'altra idea degli scorsi anni, che ha fatto grande strada, è quella della ruota smontabile che è divenuta un accessorio necessario di ogni automobile.

Il tipo medio sembra essere oggi la 4 cilindri, da 85 a 90 di alesaggio per 130 a 150, di corsa, che è venduta a Londra circa 12.500 franchi carrozzata aperta e completa di accessori.

Le vetture meno care sono le 6 HP Jackson e Rover, e la 7 HP Swiff che sono vendute con carrozzeria a due posti a 3750 lire. Le più prezzate sono le 45 Benz, le 75 F. I. A. T., le 50 Gobron, le 60-75 Bollée, le 70-90 Mercédès, le 50 Mors, le 90 Napier, le 40 Rolls-Royce, le 50 Wolseley i cui chassis sono catalogati 25 mila lire e più.

Il Salon dell'Olympia raccoglie 700 vetture di cui 400 continentali e 300 inglesi.

Il valore totale dei chassis ed accessori esposti è stimato a circa 25 milioni.

1. Limousine di lusso. — 2. Cabriolet ¾ aperto. — 3. Landaulet ¾ chiuso. — 4. Vetturetta coupé Renault a condotta interna. — 5. Coupé De Dion a condotta interna aperta e chiusa. — 6. Due posti imperia con strapontino. — 7. Come si riduce d'inverno un phaeton torpedo. — 8. Berlina di lusso Lancia a condotta interna.

Le crociere motonautiche internazionali

Come venne ideato e come si svolse il raid Dower-Bruxelles.

Mentre sta svolgendosi in un intenso lavoro di propaganda e di preparazione la grande crociera motonautica progettata dal T. C. I. e bandita sui mari italici col generoso concorso del Comitato delle Feste Commemorative in Roma, mette molto conto riprodurre gli articoli delle più importanti riviste estere di filonautica per affermare tutta la simpatia e la fiducia con la quale all'estero si esprimono valenti conoscitori del movimento motonautico.

Il *Travel & Exploration* anche nel dare un cenno della crociera svoltasi l'estate scorsa nel Belgio, cenno che riproduciamo illustrato dietro gentile consenso, trova occasione di concludere con l'annuncio del grande avvenimento italiano.

* * *

«L'anno in corso vide, agli ultimi di luglio, la prima manifestazione di una forma di *sport* motonautico interamente nuova: il *Raid Autonautico*, che combina gare e crociere di lungo corso.

CROCIERA DOWER-BRUXELLES.
SFILATA DEI YACHTS DAVANTI AL YACHT REALE.

AL CLUB HOUSE DEL YACHTING CLUB DI BRUXELLES.

A punto di partenza venne scelto Dower, a meta Bruxelles. Tutti i *clubs* motonautici e Yachting Clubs del Belgio si erano uniti per il lavoro di organizzazione, accentrato nel Real Ostend Yacht Club. La gara ininterrotta di velocità da Dower a Bruxelles — proposta da uno dei *clubs* — era, per ragioni ovvie, impossibile; una gara a tappe non sarebbe stata del pari attuabile praticamente. Si ricorse allora ad una via di mezzo: si alternarono cioè delle gare — che avevano luogo da un porto all'altro — con delle crociere in comitiva per le altre tappe. A sua volta ogni *club* indisse delle gare *handicap* pei diversi tipi di motoscafi partecipanti al *raid*: combinò gite per visitare tutto quanto vi era di interessante, sia storicamente che artisticamente, nelle singole località.

Il Real Ostend Yacht Club indisse anche una gara da Dower a Ostenda per offrire un trattenimento ai concorrenti inglesi nel loro cammino verso Ostenda. Sebbene cinque fossero i motoscafi iscritti, due soli presero parte alla gara: gli altri si diressero ad Ostenda formando per conto loro una crociera in comitiva. I due avversari nella gara furono il *Xebec*, l'elegante *Ketch* di Mr. Ostwald B. Colt, ed il *South Foreland* di Mr. Dudley M. Stone, già piccola nave da soccorso, convenien-

temente armata e munita di motori dal suo proprietario. Il tempo era sfavorevole: sul mare del nord gravava una densa nebbia. Il *Xebec* potè raggiungere la meta senza incidenti: l' avversario, per un guasto al motore al di là di East Goodwin Lightship, fu costretto a terminare la gara ricorrendo alle vele.

Ad Ostenda agli scafi inglesi si unirono *Robina* (prop. Mr. William Reutons); *Bungip* (p. C. Addison Williams) e *Pamela*.

Dopo una giornata di riposo trascorsa nella visita alla città, la flotta che di giorno in giorno diventava sempre più numerosa, si avviò verso Zeelbrugge. I proprietarî degli scafi il dì seguente fecero ritorno ad Ostenda per prendere parte al banchetto offerto dal Real Ostend Yacht Club che festeggiava la concessione avuta allora di fregiarsi del prefisso *Reale*.

Da Zeelbrugge la flotta, in comitiva, incrociò per Bruges, quindi per Ghent. Altra tappa a Terneuzen seguendo il canale, e sostando solo

Il percorso della Dower-Ostenda.

per un *pic-nic* a Langerbrugge. A Terneuzen — dove i *clubs* di Ghent hanno delle *dépendances* (la flotta venne accresciuta di numero a Bruges e Ghent), venne affidata al R. Club for Belgium, l'organizzazione di una gara sul Scheldt da Terneuzen ad Anversa, su percorso di circa trentasei miglia.

A questa gara si iscrissero 37 autoscafi.

Il giorno che seguì fu di nuovo giorno di riposo: il R. Antwerpen Sailing Club indisse delle gare *handicap* da Anversa a Russelmonde e ritorno. Ad Anversa il numero dei motoscafi aumentò ancora considerevolmente, per effetto della notizia che Re Alberto aveva espresso ufficialmente l'intenzione di passare in rivista la flotta a Bruxelles. Si fissò che la flotta dovesse formare un corteo navale da Humbeck a Bruxelles. Settantasei imbarcazioni di ogni tipo e dimensione, dalle minuscole lancie ai *ketches* di 200 tonnellate, si radunarono alle chiuse di Humbeck. La flottiglia dei motoscafi, allineati regolarmente, risalente il canale a piccola velocità, costituiva davvero uno spettacolo interessante. Re Alberto che assisteva alla sfilata dai locali del Yachting Club di Bruxelles, dimostrò vivo interesse per il *raid*.

Un *raid* analogo a quello descritto qui verrà organizzato l'anno prossimo, possibilmente su altro percorso. Un'altro avvenimento dello stesso genere sarà costituito dalla crociera-gara per motoscafi da Venezia a Roma, organizzata dal T. C. I. in occasione della Esposizione Nazionale Italiana di Roma del 1911 ».

1. Club house del Royal Yacht Club d'Ostenda. — 2. Un Yacht inglese. — 3. Il piroscafo dei gitanti. — 4. Un Yacht belga. — 5. Un Yacht olandese. — 6. Il Re Alberto scende alla sede del Yachting Club di Bruxelles. (*Fot. di G. Wards*).

Il sesto giro ciclistico di Lombardia.

1. Micheletto vincitore del sesto giro di Lombardia. — 2. Il gruppo di testa verso Gallarate. — 3. Il gruppo di testa sotto Varese. — 4. Inseguono Lapize a Malnate. — 5. Inseguitori di Lapize ad Erba. — 6. Lapize in testa dopo Erba. — 7. Il gruppo di testa a Lecco. — 8. Al rifornimento di Bergamo. — 9. A Sesto S. Giovanni la folla assiste all'arrivo.

I pattini da neve

Lo *ski* è diventato in breve tempo uno dei più importanti *sports* invernali. Con gli *skis* non si affonda nella neve perciò si possono compiere escursioni che un tempo era impossibile effettuare, nuovi orizzonti vennero così aperti agli ammiratori della natura.

I monaci del Gran S. Bernardo andando ad incontrare i viaggiatori smarriti precedono cogli *skis* i loro cani nella pericolosa ricerca inspirata dalla loro abnegazione. Non c'è nulla di più suggestivo, di più gradevole all'occhio, dello skiatore lanciato in piena discesa purchè osservi determinate regole, mentre non c'è nulla di più goffo di colui il quale non vuol seguire nessun metodo e seguendo l'istinto contrario alle leggi dell'eleganza, parte con le gambe allargate credendo di rimanere più in equilibrio.

Il *metodo norvegese* è riconosciuto il migliore. Esso si distingue essenzialmente dagli altri perchè lo skiatore cammina tenendo gli *skis* molto vicino l'uno all'altro. E' dall'impronta lasciata sulla neve che si riconosce il buon skiatore.

Generalmente si è tentati di frenarsi durante la discesa appoggiandosi al bastone. Questa tattica è severamente condannata dal metodo norvegese per la semplice ragione che il peso del corpo viene a portarsi tutto indietro e lo skiatore non è più padrone dei suoi pattini. Del bastone si deve servirsi il meno possibile tanto per il tirocinio quanto per gli esercizi. Il bastone non deve ritenersi utile che per le escursioni in montagna. Il principiante deve saper acquistare il suo equilibrio senza bastone perchè questo non potrebbe che causargli spiacevoli incidenti.

Scelta. — Bisogna scegliere gli *skis* secondo la propria statura in generale, il braccio alzato deve toccare colla punta delle dita l'estremità dello *ski* posto verticalmente avanti alla persona.

Però il peso del corpo, la natura e la qualità del legno, la loro flessibilità, sono altrettanti punti da considerare.

Nella tavola comparativa qui riprodotta si danno le dimensioni degli *skis* che convengono alle persone di statura normale:

Lunghezza skis	Età della persona	Peso del corpo
Skis di 160 cent.	sotto ai 10 anni	fino a 30 chg.
» 175 »	fino a 12 »	» 40 »
» 190 »	» 15 »	» 50 »
» 205 »	» 18 »	» 65 »
» 220 »	per gli adulti	» 80 »
» 230 »	per persone molto forti	circa 100 »

Gli *skis* devono essere centrati in modo che posandoli orizzontalmente sul suolo il vuoto sotto la parte che riceve l'attacco (dove si mette il piede) misuri da 3 a 4 centimetri di altezza, la punta deve essere rialzata da 15 a 20 centimetri secondo la lunghezza dello *ski*.

L'attacco deve essere posto in tal guisa che prendendo lo *ski* per la correggia che fissa la punta del piede, venga a formare con l'orizzonte un angolo 45°. La parte dove riposa il piede deve avere 7 od 8 centimetri di larghezza.

I sistemi di attacco per il piede sono tanto numerosi quanto le opinioni sono variate su questo argomento. I recenti perfezionamenti hanno certamente per risultato di mettere d'accordo molti competenti in materia che pure non sono d'accordo su questo punto tanto discusso.

L'attacco non deve lasciar ballonzolare il piede lateralmente, ciò avrebbe per conseguenza di rendere faticosa e difficile la direzione degli *skis*. Però il movimento di flessione in avanti deve farsi liberamente ed il piede deve poter uscire facilmente dall'attacco per evitare possibilmente ogni incidente in caso di caduta.

L'attacco oggi ancora più in uso è l'Huitfeld regolabile in lunghezza e larghezza e colla leva eccentrica.

Marcia in piano. — Posate i vostri *skis* paralleli l'uno all'altro lasciando fra essi uno spazio di circa 10 centimetri; avanzate il piede sinistro flettendo il ginocchio e piegando leggermente il corpo in avanti, ripetete questo movimento con l'altro piede e così di seguito senza mai sollevare dal suolo lo *ski*, occorre procedere scivolando.

Si cammina così facilmente continuando la traccia fatta dagli *skis* che si affondano nella neve secondo la sua consistenza.

Voltate. — In pianura lo skiatore, anche se principiante, potrà sempre voltare descrivendo

un arco di circolo più o meno grande, ma non lo potrà fare in salita nè in discesa, perchè in questi casi ogni cambiamento di direzione esigerà una voltata pronta e sicuramente eseguita col minor numero di movimenti.

Per facilitare questo esercizio il principiante potrà operare la voltata di ciascun *ski* in due movimenti, ossia lascerà posare il suo *ski* verticalmente davanti a lui, invece di voltarlo in un sol colpo, così l'equilibrio sarà assicurato.

Salita. — Lo skiatore già pratico avrà il gran vantaggio sul principiante di non sprecare le forze inutilmente. Lo stato della neve, l'inclinazione della discesa e l'esperienza gli indicheranno in qual modo debba agire per effettuare la salita con poca fatica e nel più breve tempo possibile.

Se il pendio è dolce si può farla in linea retta e si va avanti con abbastanza facilità, seguendo lo stesso modo che si usa in pianura, lentamente e senza troppo piegare il corpo in avanti. Si solleveranno però gli *skis* leggermente ad ogni passo, in modo di premerli nella neve per evitare di retrocedere. Quando il pendio è più ripido gli *skis* scivolano indietro; se c'è spazio il miglior mezzo è allora quello di salire il pendio per traverso a *zig-zag*, facendo la voltata come si è descritto più sopra. Quando lo spazio fosse ristretto, in un canalone, per esempio, bisognerà salire « in scala » ossia lateralmente alzando uno *ski* dopo l'altro.

La « salita in scala » si effettuerà abbastanza facilmente se la neve è molle, se la neve è dura bisogna ad ogni passo fare uno sforzo battendo col piede la crosta gelata e trovar così un appoggio per posar gli *skis*. Si può anche fare la risalita a forbice » o « passo di anitra » ma questo mezzo è assai faticoso e non può impiegarsi che per brevi tratti.

Discesa. — Si sceglie per imparare un declivio non troppo lungo nè troppo ripido che permetta di prendere una posizione sicura prima della partenza.

Mettete i vostri *skis* paralleli avanzando l'un d'essi di un piede (il piede destro per esempio); la gamba sinistra leggermente piegata sosterrà il peso del corpo, la gamba destra deve essere tesa, appoggiate il ginocchio sinistro contro il garretto destro, questa posizione vi darà una grande sicurezza; piegate il corpo in avanti, allargate le braccia per mantenere l'equilibrio e lasciatevi scivolare sforzandovi di conservare questa posizione.

La prima discesa sarà inevitabilmente seguita da una caduta, non bisogna scoraggiarsi, ricominciate e molto rapidamente imparerete. In seguito provate a tracciare una curva, mentre scendete inclinate leggermente gli *skis* dalla parte dove desiderate andare e inclinate dolcemente la persona, non in fretta, dalla medesima parte.

E' molto difficile fermarsi davanti ad un ostacolo se sorge improvviso sul cammino; il miglior modo per evitare un simile pericolo, quando si è lanciati a tutta velocità è di fare una caduta volontaria, laterale; ma un esperto skiatore praticherà quello che si chiama « fermata di Telemark o di Cristiania ». Non si acquista questa abilità che praticandola.

Nelle escursioni dovendosi portare il bastone lo si tiene indietro, trascinandolo leggermente, pronto a servir di freno. Si dovrà allora impiegare la sola forza del braccio, ma in nessun caso si dovrà appoggiarsi interamente, allora lo skiatore non sarebbe più padrone di se stesso. Adoperando due bastoni si faciliterà ancor più la salita perchè ad ogni passo si potrà appoggiarsi.

Salto. — Il salto permette allo skiatore, di sorpassare i piccoli ostacoli imprevisti, senza cadere, ma il salto è sopratutto apprezzato dall'appassionato il quale prova una voluttà intensa nell'eseguirlo per l'effetto brillante che produce.

Lo skiatore che desiderasse esercitarsi a questo esercizio dovrà procurarsi speciali calzature.

L'influenza della temperatura su la neve permette agli *skis* di scivolare più o meno facilmente.

In generale quando la neve è bagnata per lo sgelo, la neve si appiccica al legno ed impedisce il funzionamento normale degli *skis*. La migliore precauzione per impedire questo inconveniente è quello di ungere la parte inferiore degli *skis*, prima che il legno sia bagnato. Se poi la neve è gelata e dura succede l'effetto contrario, lo *ski* scivola, troppo facilmente; il principiante dunque dovrà, in questo caso, usar prudenza. La neve buona è quella che si ha generalmente in inverno sopra i 1000 metri; di solito si tratta di neve caduta da più giorni, secca e farinosa; una neve eccellente è quella caduta di fresco e che forma uno strato di parecchi centimetri su altra neve gelata.

« Nessun esercizio sviluppa maggiormente il vigore del corpo, il coraggio, la sicurezza. Percorrendo i boschi in una giornata di gelo ci si trova in mezzo alla natura, grandiosa nel suo manto niveo. Si corre per monti e per valli ed è gradevole sensazione quella che si prova discendendo a tutta velocità i pendii.

La brezza gelida vi sferza la persona, tutta l'attenzione è concentrata nel dare una nuova direzione agli *skis* se un ostacolo sorge improvviso.

In mezzo alla foresta, lontano dal tumulto della città, si gusta una deliziosa impressione di solitudine, e questa sensazione esercita una profonda influenza su lo spirito ».

Dott. GAETANO SCOTTI.

Affrettate il

Versamento della Quota 1911 - L. 6 (L. 8 all'Estero)

e con l'occasione fatevi **Vitalizi** o **Quinquennali**.

(Vedere istruzioni e norme a pag. XIII)

Il 31 Dicembre 1911 è il termine ultimo improrogabile concesso agli automobilisti e motociclisti pel cambio delle **Targhe regolamentari. — Automobilisti e motociclisti** affrettate le commissioni al Touring Club Italiano che disporrà per la sollecita confezione delle Targhe per automobili per L. 3, più il porto, e per motociclette a L. 2, più il porto.

Popoliamo le nostre vie d'acqua

Turismo terrestre e turismo nautico.

Dopo che il turismo terrestre con belle affermazioni ed attraverso forme svariate ha potuto sviluppare e perfezionare il senso distintivo del vagabondare per diporto, è da augurarsi che parimenti sulle nostre vie d'acqua si raggiunga il fenomeno di progresso. E pensando come una volta le più rapide vie di comunicazione e le più sicure fossero appunto le vie d'acqua, tanto da rendere possibile l'esercizio delle linee di traffico dal Veneto alla Lombardia è da invocare che col risorgere della navigazione interna, l'importante problema sacrificato nell'oblio dall'invadenza delle ferrovie attenderà il suo rifiorire per conseguenza economica, per opera amorevole di studiosi, di cittadini, e di legislatori.

Per opera di una intensa propaganda anche dal lato turistico le nostre vie fluviali dovranno popolarsi con la divulgazione di un bene inteso turismo nautico, con ritorno al turismo primitivo.

Che cosa occorre per far conoscere meglio ed apprezzare dal lato turistico le vie d'acqua?

Abbiamo barche a remi, barche a motore che sulle vie d'acqua fanno la funzione della bicicletta e dell'automobile; utilizziamo questi mezzi che hanno pur ottenuto il loro progresso, indirizziamo il più possibile l'attenzione, stimoliamo la curiosità alle gite nautiche.

SFILATA DELLE IMBARCAZIONI A REMI NELLA CROCIERA DEL T. C. F. A LAGNY.

Lo *sport* dell'acqua è accessibile a tutti meglio di qualunque altro, e può essere praticato per diporto a tutte le età. Nelle sue svariate applicazioni il remo, la vela, il motore, s'adattano a tutti i temperamenti, a tutti i gusti, offrono ristoro a tutte le gradazioni d'energia. V'è a dire ancora che si trova alla portata di tutte le borse, dal *yacht* di riviera, al canotto semplice, alla sconosciuta canoa indiana da pochi soldi.

Dovrebbe essere superfluo fare l'elogio del turismo nautico, chi non riconosce per aver provato o per averne indovinato attraverso il racconto di altri la suggestione di un viaggio propriamente detto o di una semplice gita spinta oltre il limite del consueto?

Chi non riconosce al turismo sull'acqua il privilegio di valersi di un mezzo di trasporto fascinante, e che possiede molte qualità adatte per fare del turismo per diporto, senza scosse brusche, senza agguato di sassi, senza ostacoli, senza noia di nociva polvere e dove la fatica è un divertimento e dove la lentezza è pure un pregio?

E' un pregio perchè permette di ammirare i panorami che dolcemente si trasformano ed assumono nuovi aspetti pittoreschi ad ogni svolta del fiume, ad ogni insenatura di lago, e sulle ampie distese d'acqua i paesi di riviera che sfilano dolcemente dinnanzi, e permette di ammirare gli effetti magnifici ai primi albori indecisi, tra le nebbie; e i riflessi violacei e dorati dei tramonti che illanguidiscono nelle acque tranquille della sera.

Indubbiamente il turismo sull'acqua si presta magnificamente alle due forme di gite sia individuale che collettiva. La più divertente è certamente la collettiva, la gita in crociera fatta da più barche che navigano di conserva; mentre la reciproca assistenza è di aiuto, una certa qual indipendenza lascia libera l'azione di ciascuno.

Isolato od in crociera chi naviga sa adattarsi per istinto alle circostanze che caratterizzano il *camping*. Il materiale destinato a questo *sport* è assai perfezionato in America e in Inghilterra ed il turismo nautico favorisce una larghissima applicazione del *camping* in quanto che è assai più difficile sull'acqua tenersi rigorosamente a degli itinerari stabiliti in precedenza.

In Francia ad esempio il turismo nautico ha ottenuto una estesa diffusione alla quale non è estranea naturalmente la configurazione idrografica stessa e la natura di quei corsi d'acqua per la maggior parte di corrente piuttosto debole, ed assai bene allacciati tra di loro con mezzo di canali trasversali regolati da chiuse e confortati da frequenti scali. Molti sono i convegni nautici, le crociere fluviali e le gite al mare che si ripetono annualmente in ogni punto di Francia, una delle più interessanti è quella di Lagny.

La riunione di Lagny che si tiene da qualche anno sulla Marna sotto l'egida della Commissione di Turismo Nautico è una delle più frequentate e delle più brillanti.

Quest'anno più di cento barche a remi di ogni tipo vi parteciparono tipo *canoes*, *skiffs*, *doubles*, *yoles*, canotti a quattro a otto rematori, *canoes* canadesi che raggruppate in squadriglie sfilarono al termine della crociera avanti al pontile del Touring Club dove le autorità e le rappresentanze ufficiali della Marina presenziarono.

Un numero considerevole di *yachts* a motore vennero concentrati in punti più distanti per modo che l'arrivo avvenisse successivo e quasi contemporaneo per non stancare la attesa degli spettatori.

(Togliamo dalla *Rivista del T. C.* di Francia qualche illustrazione di questo convegno nautico riuscitissimo).

In Italia invece l'esercizio del remo è ancora scarsamente coltivato: quando si fondarono le prime Società di canottaggio ebbero per mira le manifestazioni di regata; il remo e la vela vennero subito considerati dal punto di vista dello *sport*; nacque la preoccupazione di conquistare un posto nelle dispute del remo in confronto degli altri paesi dove il canottaggio era praticato da assai lungo tempo e la gioventù si dedicò al diletto della regata e si allenò nello sforzo.

Non restarono in vita le Società fondate esclusivamente con lo scopo di indire escursioni più o meno lontane, appunto perchè è scarsamente sentita da noi questa forma di turismo.

Azione organizzatrice.

Dato questo stato di cose il T. C. I. ha pensato che fosse còmpito suo e rispondente ai suoi scopi il rendersi promotore di un'azione organica per fare a profitto del turismo sull'acqua quanto fece per il turismo terrestre, e per cercare ogni mezzo per sviluppare la circolazione nautica facilitando una forma di turismo se non nuova, assai dimenticata.

Istituitasi la Commissione di Turismo Nautico venne promossa ed organizzata quale affermazione iniziale dei suoi scopi la prima crociera motonautica sul Po da Piacenza a Venezia che negli effetti della propaganda nautica ebbe un risultato felicissimo.

Impressa così una prima spinta, occorreva rendere organico lo sviluppo razionale del turismo nautico, occorreva assecondare ogni iniziativa e curare in ogni dettaglio le applicazioni svariate per mezzo delle quali può diffondersi in pratica il turismo nautico. Ed è quanto ha fatto il Comitato esecutivo della Commissione di Turismo Nautico.

Venne indetto un primo concorso per la scelta di un sistema di segnalazioni fluviali, concorso che rappresenta evidentemente un primo passo utile del programma della Commissione di Turismo Nautico nei riguardi della navigabilità sui nostri fiumi, ed ha incontrato per questo il plauso di autorità competenti e di studiosi in materia di navigazione interna.

Il concorso verrà esaminato in questi giorni dalla Giuria espressamente nominata, ed i risultati verranno pubblicati sulla *Rivista*.

Per procedere organicamente a favorire la diffusione del turismo nautico, venne bandito un concorso per la scelta di un tipo di barca adatta per il piccolo turismo, e venne studiato un progetto per pontili di approdo allo scopo di facilitare gli sbarchi delle comitive turistiche.

L'azione della Commissione di Turismo Nautico procederà congruamente verso un graduale sviluppo a fin di portare il turismo nautico in Italia allo stesso grado delle altre nazioni.

E le facilitazioni, che otterrà a beneficio di gitanti, ed il *comfort* che ricercherà dove il navigare è più negletto, e l'assistenza di agenti consolati nautici, torneranno a vantaggio di un esercizio turistico che troverà certo numerosi seguaci e tanti più quanto meglio saranno conosciute le suggestive bellezze dei nostri corsi d'acqua.

Alla scelta di una barca.

Una delle cause che evidentemente influiscono in misura importante allo sviluppo del turismo nautico è il progredire della costruzione di imbarcazioni da diporto, è la creazione di tipi che più propriamente si adattino all'uso speciale sul corso d'acqua per il quale si richiedono.

Le nostre industrie, a vero dire, hanno saputo ottenere risultati ammirevoli nello studio e nell'esecuzione.

Volendo fare una visita ai cantieri italiani si

trova di che soddisfare tutti i gusti, tutte le esigenze, tanto a portata delle borse piccole quanto delle grosse. V'è il canotto automobile dal motore più potente al più economico, come v'è il canotto a vela di ogni tipo; v'è il canotto che possiede l'uno e l'altro mezzo a vicendevole sussidio.

Però il mezzo più semplice per il turismo nautico, il meno costoso, quello che accoppia al diletto del navigare l'attrattiva del migliore, del più sano tra gli esercizi fisici, è evidentemente la barca a remi.

barche alla pagaja, le canadesi, i sandolini azionati pure dalla pagaja.

Era quindi sentito necessariamente il bisogno di indicare anzitutto ai neofiti di turismo nautico, un tipo di barca che rispondesse in tutto e per tutto a questa funzione.

Un concorso per il 31 dicembre.

Il concorso bandito dalla Commissione di Turismo Nautico per un tipo economico e pratico d'imbarcazione da servire per il piccolo turismo, è stato accolto con molto favore dagli appassio-

SFILATA DI CANOTTI AUTOMOBILI NELLA CROCIERA FLUVIALE DEL T. C. F. A LAGNY.

V'è la barca norvegese o *yole* di famiglia, volgarmente detta coi remi a coppia, con posto comodo al timone, particolarmente adatta per chi ama la calma e preferisce compiere viaggi per così dire di famiglia, con qualche congiunto al timone: v'è la *yole* propriamente detta dai sedili fissi o meglio ancora la *yole* di mare dai carrelli scorrevoli per gl'intrepidi che si soggettano ad un allenamento di preparazione e che non si preoccupano troppo del *comfort*. Ma la barca ideale è la *canoa:* il peso minimo la rende maneggevole dovendo toglierla dall'acqua per qualche trasbordo, il pescaggio lievissimo la mette in grado di spingersi anche nelle acque più magre, sotto al pontato di prua e da poppa si può riporvi bagagli e vettovaglie: è la vera barca per le escursioni.

A questa varietà è da aggiungersi ancora le

nati di nautica. Il concorso è aperto ai costruttori ed ai dilettanti, ma sicuramente il dilettante dovrà poi rivolgersi al costruttore quando si tratterà di eseguire il progetto che fosse stato prescelto. Fra i disegni e progetti che perverranno alla Commissione verranno scelti cinque tipi, quelli che verranno reputati i migliori, e questi avranno ciascuno un premio a condizione di presentare il tipo di barca costruito e rispondente ai termini del concorso stesso.

Naturalmente anche i concorrenti non prescelti potranno presentare la loro barca costruita e partecipare alla crociera fluviale indetta sul Po per il 1911, la quale è dotata di indennità, crociera alla quale i cinque concorrenti prescelti, avranno l'obbligo di partecipare per attribuirsi nella classifica definitiva i tre premi che sono in dotazione al concorso.

Regolamento.

Scopi. — La Commissione di Turismo Nautico del T. C. I. allo scopo di facilitare la conoscenza dei corsi d'acqua apre un concorso per un tipo economico e pratico d'imbarcazione da servire per il turismo nautico nelle sue varie manifestazioni lacuali, fluviali e di accampamento.

Al concorso potranno prender parte costrutsori e dilettanti anche non italiani.

Condizioni. — L'imbarcazione dovrà essere insommergibile; avere almeno un compartimento stagno nel quale poter rinchiudere indumenti, provvigioni ed altro; dovrà poter navigare a vela ed a remi ed, in questo caso, in fondali non superiori a m. 0,25.

Il concorrente è libero di far uso nella costruzione di quei materiali che riterrà più adatti, ma il peso dell'imbarcazione dovrà essere tale da consentirne il trasporto ad una sola persona, e cioè non superiore i chilogrammi 40; oppure lo scafo dovrà poter venire diviso in sezioni ognuna delle quali dovrà poter essere facilmente trasportata da una sola persona e non superare i 40 chili; le sezioni potranno essere quante sono le persone trasportate, ma non di più.

Nel caso che lo scafo sia divisibile in sezioni, ognuna di queste dovrà poter galleggiare indipendentemente, e la smontatura delle varie sezioni o la rimontatura si dovranno poter eseguire in meno di 30 minuti.

L'imbarcazione armata e pronta all'uso non dovrà costare più di L. 300, se con scafo di un sol pezzo od al massimo di due sezioni; il suo costo potrà essere aumentato di L. 100 per ogni maggior sezione delle quali si componga lo scafo.

L'armamento dell'imbarcazione dovrà comportare almeno: un numero di remi o pagaie sufficiente alla manovra ed alla marcia: una vela possibilmente trasformabile in telo per una tenda d'accampamento; m. 20 d'ormeggio adatto ed un fanale a luce bianca.

Scelta dei tipi. — La Commissione nel proprio giudizio terrà presente tutte le comodità che sia per la navigazione quanto per l'accampamento saranno state introdotte per lo scafo, l'attrezzatura e l'armamento e la cura che il concorrente avrà avuto per l'uso multiplo di un sol oggetto, purchè questo non sia a scapito della praticità e solidità dell'oggetto stesso o del tutto.

I concorrenti dovranno presentare i loro progetti di massima e di dettaglio in scala di 1 : 10, eseguiti con marcati tratti neri su tela lucida entro il 31 Dicembre 1910 corredando gli stessi con opportuna descrizione.

La Commissione, a suo esclusivo giudizio, potrà scegliere 5 tipi fra quelli ritenuti migliori.

Premi — Ai presentatori di ognuno dei tipi prescelti sarà corrisposto un premio di L. 100. Essi dietro ulteriore compenso di L. 100, sono però obbligati di costruire un esemplare al vero, corrispondente al progetto presentato e premiato, e l'imbarcazione dovrà venire consegnata alla Commissione per far parte al materiale di una Mostra che la stessa Commissione organizza in occasione dell'Esposizione di Torino 1911 e nel recinto dell'Esposizione stessa, giusto le istruzioni che verranno a suo tempo date ai concorrenti dalla Commissione.

Tutte le imbarcazioni premiate dovranno partecipare, a cura e spese del concorrente, alla Crociera fluviale *Torino-Pavia* organizzata per il mese di Giugno 1911, come da apposito Regolamento, e sarà dopo il risultato della stessa che la Commissione provvederà alla classifica definitiva dei tipi prescelti in primo grado.

Al primo classificato assoluto verrà assegnato un premio di L. 500, al secondo L. 200, al terzo L. 100.

Propaganda individuale.

Non è dunque la grande crociera ma anche il turismo individuale che andrà così diffondendosi e verrà incoraggiato.

Le crociere lacustri, le discese al mare per le vie fluviali, le crociere marittime, costituiranno efficacissime occasioni di propaganda, di richiamo e sono utilissime per questo e da ripetersi tratto tratto. Il piccolo turismo con tutta la sua indipendenza, e la sua libertà d'azione costituirà il vagabondaggio nautico che giova assai diffondere in Italia, ricca di coste e di corsi interni. I grandi corsi d'acqua, quanto i piccoli offrono mete interessanti di escursioni nautiche. E' seguendo questi concetti che il turismo nautico in Italia prenderà il dovuto sviluppo.

Il campo è vasto ed un'azione risoluta deve stendersi il più possibile. Chi si sente cultore fervente del turismo sull'acqua non deve accontentarsi egoisticamente di soddisfare il proprio gusto; deve creare dei seguaci, deve cercare il mezzo di far conoscere ed amare a chi ignora la bellezza del navigare per diporto; i neofiti saranno presto conquistati solo che si affacciano una volta soltanto alla seduzione, alla poesia e alla libertà del turismo sull'acqua.

Chiunque scelga per meta di sue escursioni lo sterminato mare o la circoscritta riviera lacustre, chiunque scelga secondo le proprie tendenze, il proprio gusto, e secondo la propria residenza, il tempo disponibile, un vicino corso d'acqua, od un lontano fiume; sia pure il canale docile di tutta confidenza, sia pure la riva mezzo selvaggia di un fiume impetuoso, con l'imprevisto dei suoi bassi fondi, o delle secche improvvise dei vortici avvertiti o delle rapide conosciute, chiunque si abbandona una volta soltanto ad una impresa nautica riporterà una provvista tale di forza, di salute, di energia, che unita ai ricordi indimenticabili raccolti nell'ammirazione di un bello nuovo e fascinante, lo voteranno ad una fede convinta ed incancellabile e lo renderanno soddisfatto di un santo amor di patria.

P. BONGRANI.

CONSOCI! **Dite ai ciclisti amici vostri non ancora soci, che, se essi pagano ora sei lire di tassa in luogo di dieci lo devono al Touring e alla sua campagna: non sia loro dunque gravoso di mettere ad interesse tale economia associandosi al Touring perchè possa aprire la nuova campagna per una ulteriore riduzione della tassa.**

« Rapport possible » - quadro di M. Moisand (da una incisione di A. Le Vasseur e Co., Paris).

Per la caccia in Italia e per i cacciatori italiani

Parva favilla...

L'articolo su *La caccia in Italia* apparso in questa *Rivista* l'ottobre scorso, ci ha dato una soddisfazione inattesa. Poichè chi volle scrivere e scrisse di quello *sport* un pochino *cenerentolo* che i cacciatori italiani si ostinano a preferire ed a considerare diletto intimamente non ebbe in vero il preciso intento di ridestare più gagliardo il sopito *hallali* di battaglia.

Così non doveva essere: io ne ringrazio tuttavia i confratelli che hanno voluto intendere nella mia parola d'amore d'arte di rammarico e di rimpianto anche un nuovo sommesso incitamento a risorgere; incitamento tanto più autorevole perchè, questa volta, sarebbe stato lanciato dalla tribuna altissima del Touring.

Assumiamone adunque un poco la responsabilità. Ahimè! non sarà questo che un ritorno, non inutile certamente, a un posto di battaglia che molti cacciatori italiani sanno come io possa dire antico. Se ancora siamo sparsi e ancora ci sono ignoti i miracoli che la organizzazione — unione di mille e mille volontà, di mille e mille forze gagliarde in una sola volontà in una sola formidabile forza — può compiere, ben venga colui che attendiamo, colui che deve offrirci la sua parola fatidica di pace di concordia di resurrezione. Noi lo seguiremo uniti, dimentichi delle rivalità, dei pregiudizi di razza di casta e di campanile che fino ad oggi hanno consentito ai nemici nostri — e più a quelli che non ci sono nemici e non ci sono amici — di vedere senza loro iniziativa e senza loro sforzo affermarsi il motto sapiente *divide et impera.*

Perchè, *così essendo,* non potrebbe e non vorrebbe il Touring farsi Messia dei cacciatori d'Italia?

***

Il Touring lo può e vorrà anche farlo: io direi, per mia opinione personale: *lo deve.* Alla questione della caccia molti importanti problemi si collegano e sono, per così dire, finitimi. Ricorderò il problema del rimboschimento, già validamente e fervidamente affrontato dal nostro Touring; ricorderò la necessità di proteggere l'avifauna nostrale o di transito che intimamente si collega a quello dell'agricoltura (informino i lamentati flagelli della *mosca olearia* nei luoghi dove maggiormente infierisce la sfrenata persecuzione degli uccelli insettivori esercitata nei termini della legge con mezzi indegni del nostro secolo civile). Ricorderò finalmente che lo stato odierno della questione cinegetica italiana ci raffigura nè più nè meno che l'antico regime di una Italia divisa e discorde, quale si può immaginare fosse al tempo dei Ducati. E' pertanto anche un sentimento di italianità che muove noi cacciatori verso più giusti e più razionali ordinamenti: sentimento tanto più forte e ragionevole tanto più, mentre vediamo le altre nazioni aver attribuito alla questione venatoria-agricola la dovuta importanza, ed aver provveduto a disciplinare saggiamente l'esercizio medesimo della caccia, così che questo ha potuto in alcuni Stati — come in Germania ed in Austria — giungere a dignità di industria florida. Le statistiche sono aride e poco dilettevoli, nè d'altra parte è oggi tempo di doverne far citazione precisa... ma se ognuno de' nostri governanti sapesse e bene considerasse quanti e quanti milioni di marchi rende annualmente allo Stato ed alla industria privata il fucile dei cacciatori tedeschi!... O che proprio la nostra Italia « al convito dei popoli assisa » debba in tante cose restare « più vinta, più vil, più derisa » come precisamente è avvenuto alla recente Esposizione della Caccia di Vienna, ad onta delle centomila lire concesse dal Governo per la partecipazione ufficiale della malcelata miseria italica a un convegno superbo della opulenza cinegetica internazionale?...

Per questo particolarmente io credo che il Touring, istituzione italiana per eccellenza, debba avere interessamento per le miserande condizioni venatorie del nostro paese. Onde il grave problema possa avere finalmente risoluzione radicale e definitiva, è necessario contare sull'opera di tutti: opera vasta, coraggiosa, organica e concorde. Bisogna che l'azione si affermi fin dagli inizi unita e possente; — sarebbe necessario, vorrei quasi dire, che i cacciatori soci del Touring incominciassero col fare propaganda presso i confratelli non soci perchè tutti si unissero nella grande Associazione nazionale, così che l'opera che il Touring intendesse compiere in pro della caccia in Italia potesse iniziarsi nel nome e in rappresentanza della grande maggioranza dei cacciatori italiani.

E — intendiamoci bene! — io voglio determinare con le parole *cacciatore italiano* chiunque

fra noi ami onestamente l'arte di Diana, e desideri esercitarla onestamente, per diletto od anche per professione (chi sa?... nell'avvenire...) senza abusarne, senza inconsulte avidità distruttrici, rispettando le specie veramente utili alla agricoltura — a norma di una futura legge di buon senso energicamente applicata. La questione delle riserve, la più scabrosa fra tutte quelle che formano riunite il grande *rebus* cinegetico nostrano, potrà anche considerarsi secondaria, essendo essa puramente riflessa in origine e dipendente... dalla question principale della mancanza di selvaggina, cui si vuol provvedere in primo luogo. Le riserve costituiscono privilegio, e i privilegi generalmente si pagano; però è giusto che la legge avvenire abbia a considerare con assai cura il capitolo « riserve » ed a disciplinarne saggiamente l'esercizio. Ma quale importanza peculiare possono oggi avere le bandite e i *fondi chiusi* — da un certo punto di vista — mentre i retaioli strozzano i *becchi gentili* e non gentili a centinaia di migliaia — auspice e complice il quasi patrio governo; — e i bracconieri saccheggiano impunemente quel poco che resta, senza limite di stagioni e di provincie, complice il buon pubblico dei *gourmands* cittadini che domanda ed ingoia per tredici mesi dell'anno le *quaglie al crostone* o gli *uccelletti allo spiedo* di taluni grandi trattori, efficaci ed amichevoli manutengoli della delinquenza cinegetica nazionale?

Dio me lo perdoni, ma vorrei quasi celebrata, a questo riguardo, l'istituzione della spia. Una sufficiente organizzazione di spie volontarie..., e una buona legge solida che venisse a proteggere in uno gli interessi della caccia e della agricoltura; — e volesse severamente punita la distruzione, *con qualsiasi mezzo compiuta*, degli uccelli utili; — e cortesemente rendesse noto che le reti debbono servire unicamente per i pesci; — e provvedesse alla determinazione periodica delle *zone di rifugio*; — e — magari — minacciasse i tratti di corda ai bracconieri recidivi ed ai ricettatori incorreggibili...

***

Ma io mi accorgo, a questo punto, che sto per tracciare quasi un « programma minimo » ad una *Commissione della Caccia*, che potrebbe ben sorgere nel seno del Touring Club Italiano. Una Commissione piccina che dovrebbe fare tante e grandi cose; far tesoro della organizzazione esistente, ben che sia un poco... disorganizzata, ed unirsi *toto corde* con la Federazione Nazionale delle Società cinegetiche italiane. Vi sono, a capo di questa, degli uomini e delle volontà: quanto basta per conquistare un mondo. Così vorremmo muovere alla scoperta del nostro latitante sole dell'avvenire, fiduciosi e fervidi come non mai, perchè certi di avere finalmente con noi il pieno consenso e la solidarietà formidabile di tutti i cittadini cacciatori d'Italia.

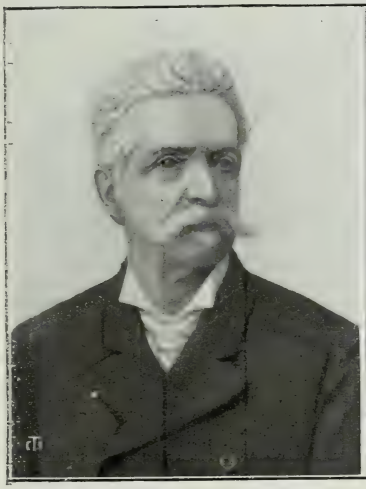
UMBERTO GRIONI.

ISTANTANEE ITALIANE.

L' « Idripede » dei signori Ferrari e Marino nel Golfo di Napoli mentre percorrono 12 chilometri all'ora.

1. La Statua di Vittorio Emanuele II. — 2. La demolizione del Palazzetto Venezia a Roma. 3. Una delle monumentali porte al Museo del Risorgimento.

Tre grandi figure scomparse



GIUSEPPE CESARE ABBA.

LEONE TOLSTOI.

ANGELO MOSSO.

Giuseppe Cesare Abba.

Era nato a Cairo Montenotte il 6 ottobre 1838 ed è morto a Brescia il 6 novembre scorso colpito, improvvisamente in mezzo alla via, da una sincope cardiaca, mentre sembrava che il tempo dovesse perpetuare la serena e vigorosa vecchiaia dell'Eroe.

Quel destino che l'aveva risparmiato in battaglia tra le fucilate e le cariche alla baionetta su le balze del Trentino, per i piani di Lombardia, attraverso le terre di Sicilia, su le sponde del Volturno, l'ha voluto uccidere all'aperto ed Egli cadde, come un'annosa quercia recisa dalla scure implacabile.

Con Giuseppe Cesare Abba è scomparsa una delle figure più belle della nostra epopea nazionale, si è spento un puro spirito, una vasta anima superstite di quella magnifica generazione che permane — nel ricordo e nel culto — come simbolo delle stirpe insigne nobilitata e santificata di bellezza e di sangue.

Fu soldato e poeta, fu artista ed educatore serbando armoniche con probità e con fatica incomparabili le sue virtù preclari.

Giovanissimo, appena scoppiò la guerra con l'Austria, dalla scuola degli Scolopii passò volontario in un reggimento di cavalleria rivelando il suo valore con impeto e con entusiasmo. L'anno appresso salpò da Quarto con i Mille ed accompagnò Garibaldi durante tutta la epica campagna, combattendo sempre da prode.

Dopo la guerra frequentò a Pisa il corso di lettere in quell' Ateneo, ed uscitone si dette all'insegnamento fermandosi a Brescia dove trascorse, in un'operosità feconda, stimato e venerato, la maggior parte dei suoi anni.

Pubblicò, consigliato da Giosuè Carducci, le *Noterelle d'uno dei Mille* e questo piccolo libro narratore di grande impresa, scritto con semplicità di forma apparve una meraviglia e fu giudicato un capolavoro di sincerità: il più schietto documento storico di quel solenne periodo del nostro Risorgimento.

Nella *Vita di Nino Bixio*, in *Cose garibaldine*, negli altri volumi, l'Abba illustrò con sobrietà i prodigi che furono compiuti da Garibaldi e dai suoi seguaci.

Il carattere di G. C. Abba fu costantemente uguale nella vita e nella cattedra: ebbe, come guide, la bontà e la fierezza e il suo intelletto di poeta e di soldato si spense serenamente.

E' d'orgoglio per la nostra *Rivista* averlo avuto collaboratore prezioso ed il Touring ben può vantare il valido appoggio morale del Maestro, che nella nostra Associazione vedeva un saldo baluardo di italianità.

Quando nella primavera scorsa, fummo iniziatori ed organizzatori della Carovana Commemorativa della spedizione dei Mille, Egli volle essere con noi poichè sentiva il significato allegorico e patriottico della nostra idea. E venne in pellegrinaggio e ripercorse quei luoghi a Lui noti, a Lui cari, per Lui indimenticabili con il cuore gonfio di ricordi.

Dovettero dinanzi i suoi occhi delinearsi limpide cento e cento visioni, e nel suo animo risuonare echi di voci, che da cinquant' anni tacevano, e risorgere, palpitanti, reali episodii e dovette riudire le grida dei compagni caduti e la voce possente del Duce e riprovare, forse, la stessa gioia della vittoria d'allora.

E quando dall'alto della gradinata del monumento di Calatafimi il vegliardo con la sua parola incisiva rievocò la giornata gloriosa, pianse, e quelle lacrime furono l'apoteosi più bella e sincera dei martiri e fu anche la sua apoteosi.

Il Maestro è morto, ma i suoi libri rimarranno vivi eternamente attraverso le generazioni future, che da Lui prenderanno esempio per altre degne imprese che sappiano compiere i destini della patria.

Leone Tolstoi.

L'ultima fase della vita di Leone Tolstoi ha il contenuto d'una tragedia psicologica come, forse, nessun'altra mai.

A 82 anni, quando da tempo aveva abbandonato ogni agio mortificando il suo corpo come un asceta, vivendo nella più assoluta semplicità, lasciò la sua casa di Jàsnaia Poliana avviandosi verso un chiostro, volendo così finire in silenzio, fuori del mondo, la sua esistenza.

Per l'aspro cammino cadde affranto ad Astapowo, solitaria stazione della steppa, e vi muore dopo una agonia lenta.

In sessanta anni di lavoro, di apostolato, scatenò intorno a sè un turbinio di pensieri, un tumulto di sentimenti e di opinioni, raggiungendo una fama non uguagliata dagli altri scrittori dell'ultimo secolo.

I suoi libri non hanno soltanto il fascino delle vere opere d'arte, ma hanno il suggello di una personale filosofia, che vuol essere di rinunzia a tutti gli allettamenti umani, a tutte le esteriorità e vanità terrene: un ritorno, insomma, a quella mistica primitiva esistenza, che creò i Martiri e i Santi.

E questo nuovo *credo* sostenne, con tenacia, e svolse nella pratica, appassionatamente.

Schivò ogni fasto, cercò gli umili, amò la compagnia di essi, lavorò nell'officine e nei campi, astraendosi, completamente, da ogni forma di pompa e di lusso che la celebrità e il suo nome potevano procurargli.

In lui la potenza creatrice dei caratteri nei personaggi delle sue opere ha superata quella di qualunque altro scrittore contemporaneo, mentre il suo sistema di filosofo sociale e di riformatore religioso destò opposizioni e riserbi.

Fu romanziere di una sincerità sempre umana, ed *Anna Karenine, Guerra e Pace, Risurrezione* e tutte le mirabili novelle rimarranno monumenti e fonti di ispirazioni inesauribili.

In questi libri, si può dire che sieno riassunti e rappresentati tutti i caratteri della società e del popolo russo e tutti gli aspetti di quelle vaste terre così desolate, eppure così varie e pittoresche. Gli appassionati che senza percorrerlo volessero ben conoscere il grande impero possono di esso riportarne — leggendo — una visione esatta e nitida di colore e di ambiente.

La descrizione è sempre di una efficacia sorprendente ed è in questo la forza dell'arte dello scrittore di Jasnaia Poliana che è riuscito a contenere ed a fissare in una pagina di prosa, le suggestive grazie dei panorami e le asprezze delle lande del suo paese.

Con Leone Tolstoi scompare il più completo artista di cui si onorò la letteratura slava, e l'Arte, che non ha nazione, piange qualcosa che è più di un lutto.

Angelo Mosso.

Se in Italia è ritornato il culto della forza e vigoria fisica e le società ginnastiche si moltiplicano e l'insegnamento ginnastico è diventato obbligatorio nelle scuole, tutto questo è dovuto ad Angelo Mosso.

Egli fu un volgarizzatore gagliardo e sostanzioso della scienza, della quale penetrava l'intima bellezza, e sentì tutta la seduzione della scuola e della gioventù. Amò vivere in mezzo ad esse portando ovunque l'entusiasmo delle sue convinzioni, l'autorità della sua cultura. Fisiologo illustre si dedicò agli studi delle funzioni del corpo umano e ne popolarizzò la conoscenza preoccupandosi di determinare, con strumenti e misurazioni positive, gli effetti del lavoro e della fatica.

Richiamò in tal guisa, l'attenzione delle autorità e del pubblico su la educazione fisica della gioventù, che così lungamente era stata trascurata.

Per mezzo del suo « *ergografo* » potè dimostrare la relazione intima tra il lavoro mentale e quello fisico provando che l'eccesso degli studi e il sopraccarico mentale, hanno una fatale influenza su l'organismo e l'indeboliscono predisponendolo a tutte le più gravi malattie; come del pari l'immobilità forzata delle aule scolastiche o nelle domestiche camerette e la mancanza di aria sana e pura contribuiscono a rendere il giovane meno pronto, meno intelligente e meno capace di resistere al lavoro mentale.

La vecchia massima: *mens sana in corpore sano* ebbe infine la sua dimostrazione scientifica e persuadente.

I libri *la Paura, la Fatica, la Temperatura del cervello, l'Educazione fisica della gioventù, l' Uomo a grandi altezze* diffusero le sue teorie ed incontrarono tra il pubblico e gli studiosi un successo grandissimo. I concetti più profondi sono esposti con straordinaria chiarezza e i suoi volumi contengono un tesoro di osservazioni utili e di insegnamenti pratici. Si leggono, perciò, con profitto e con piacere e sono consigliabili a tutti quelli che prediligono il turismo alpino ed amano lo sport nelle sue speciali manifestazioni.

Su la tomba di Angelo Mosso morto a 64 anni nella piena vitalità del suo temperamento di geniale scienziato, mentre altre utili ricerche avrebbe potuto compiere, va l'omaggio ideale di reverenza e di mestizia di tutti i giovani che egli amava e godeva vedere ed applaudire nei grandi convegni ginnici internazionali nella corsa, nel salto, nell'esercizio muscolare.

Ne godeva perchè l'odierno progresso sportivo e turistico molta semenza aveva tratto dalle sue teorie.

CONSOCI! **Nel rinnovare la quota fatevi Soci Vitalizi o Quinquennali. Eviterete le noie dei pagamenti annuali, avrete il regalo di un bel distintivo, e incoraggerete la Direzione a sempre nuove e più grandi iniziative.**

CONSOCI! **Nel 1911 potremo festeggiare il 100.000esimo Socio se ciascuno di voi presenterà al Touring almeno un Socio nuovo: e fare dei Soci nuovi non vi sarà difficile per poco che lo vogliate e che facciate cortese insistenza nella stessa vostra famiglia, tra i vostri amici e nell'ambiente delle persone che hanno relazione con voi!**

L'ATTUALITÀ NELL'IMAGINE.

Dopo una corsa ciclistica femminile.

Zanti batte Dorando.

Pavesi vince la marcia dei 100 km.

La consegna delle bandiere alle navi Corazziere e Carabiniere.

Imbarco a Genova dei principi ereditari di Germania per l'Oriente.

1. In alto Chanute, precursore dell'aviazione morto a Parigi. - 2. In basso il museo d'aeronautica del sig. Deusch de la Meurthe donato al Governo Francese. - 3. L'aeroplano Vedo Velli.

Il Messico in rivolta - Paesaggio Messicano.

Un reggimento di fanteria in una via di Messico

NATALE E CAPO D'ANNO

LE STRENNE DEL TOURING

costituiscono i REGALI PIÙ UTILI per i vostri amici, parenti, conoscenti

Un'associazione al Touring pel 1911.

Valersi della scheda stampata a pagina XXII di carta giallina.

Attraverso l'Italia

Splendida raccolta di oltre **2000 fotoincisioni di vedute, tesori d'arte, monumenti, costumi, ecc.**

Alla Sede:
L. 25 in 31 fascicoli sciolti.
L. 30 in astuccio policromo in tela a forma di album.
L. 32 con due astucci » » » » » »

Annuario dell'Automobilismo del Ciclismo e dei Trasporti moderni

Alla Sede **L. 3.**

PRIMO Annuario dell'Aeronautica

(Aeroplani - Dirigibili - Sferici)

Alla Sede: **L. 3 —.**

Carta Automobilistica al 650 000

Foglio I.: **Italia Settentrionale e Regioni limitrofe.**

Alla Sede **L. 3** — (tipo di lusso **L. 6**)

Mobiletto

per la raccolta della Carta d'Italia — *58 fogli piegati* — Tinta noce naturale con fregi dorati — cinque scomparti.

Misure: cm. 58 × 43 ½ × 18.

Alla Sede: **L. 10**

Cartella-Atlante

per la raccolta della Carta d'Italia — 58 fogli stesi — rilegata in mezza pelle con fregi dorati, a colori.

Misure: cm. 43 × 54.

Tipo di lusso con fogli di Classif. **L. 10**
Tipo comune **L. 6**

Placca - Distintivo

per Automobili e Imbarcazioni

Alla Sede:
in argento massiccio smaltata a colori . . . **L. 20**
La stessa, argentata, pure con smalti a colori, **L. 9.**

Guidone

per Automobili e Imbarcazioni

in etamine, nei tre colori nazionali, col distintivo del T.

Alla Sede:
cm. 18 × 40 a **L. 4 —** | cm. 30 × 60 a **L. 7 —**
» 25 × 55 » **5 —** | » 45 × 85 » **10 —**

Borsette di medicazione

Alla Sede:
Tipi da **L. 12** (per ciclisti) **15 - 35 - 80** (per autom.) **100.**
Chiedere listino del contenuto di ognuna.

Astuccio-farmacia tascabile

Contenente materiale di **prima medicazione** —

Alla sede **L. 1 —**

Copertina per rilegare la Rivista.

Tela con figura fondo rosso
Alla Sede **L. 1 —.**

Ordinazioni e vaglia al **TOURING CLUB ITALIANO** - Via Monte Napoleone, 14 - **MILANO**

a mezzo della scheda stampata a pag. XIX carta giallina.

La presente Rivista è stampata con carta patinata della Ditta A. Binda & C. - Milano

Informazioni

Aerologia

— I palloni sonda lanciati dal R. Osservatorio di Pavia il giorno 6 ottobre e che attraversarono le Alpi, andando a cadere in Francia a Le Bar sur Soup, raggiunsero un'altitudine di circa 18 000 *metri* e registrarono una temperatura di 65 *gradi sotto lo zero.*

Sono ritornati all'Osservatorio in buono stato; l'inferiore quantunque molto stirato per la grande tensione, cui fu soggetto alla massima altezza, dove la pressione barometrica era di soli 60 millimetri, e l'altro stracciato in seguito a scoppio. L'apparecchio aveva funzionato regolarmente producendo un diagramma nettissimo.

Prof. Gamba.

Aeronautica

— *Di un precursore del dirigibile a sistema rapido* parlano recentemente i giornali in uno degli ultimi giorni d'agosto. Nella seduta che l'Accademia dei Filodidaci tenne a Firenze il 31 agosto del 1856, il prof. Melagoli-Vecchy lesse una memoria di certo Giuseppe Collina, toscano, sulla costruzione di *un aerostato con la direzione orizzontale* ove l'autore, oltre indicare il funzionamento della nuova macchina, dava anche un *cenno sulle conseguenze di questa scoperta.* L'apparecchio doveva essere *di forma elissoidale, coll'asse maggiore parallelo alla linea del viaggio* e doveva portare un telaio rigido, leggero, per tenere insieme, *ed unito* tutte le parti dell'apparecchio che in una navicella poteva innalzare otto o dieci persone. La forza motrice si sarebbe dovuta applicare nel punto *ove trovansi concentrate le resistenze* cioè nel centro al quale *sono richiamate tutte le resistenze, che la forza di direzione orizzontale avrà da superare.* La memoria prosegue: *applicato in questo centro, in linea retta colla resistenza, ma in senso contrario nella parte posteriore del pallone, la potenza rinviene un punto d'appoggio nella resistenza medesima, e un eccesso qualunque di forza, che la potenza possegga sopra la resistenza, deve rompersi l'equilibrio e tradursi in proporzionato effetto di impulsione orizzontale, senza alterare il men che si sia il sistema dell'aerostato.* Più minuti particolari con schizzi e disegni il Collina aveva inviati alla Accademia delle Scienze di Parigi, giacchè in Toscana le invenzioni non erano allora sufficientemente tutelate dalle leggi. Del motore la memoria non parla; solo l'autore accenna ad un apparecchio costrutto da un suo amico e che a parer suo sarebbe stato sufficiente per far muovere nell'aria la macchina. Curioso, ma di impossibile applicazione, il sistema che egli voleva usare per far salire e scendere il pallone senza ricorrere alla zavorra. *La forza ascensiva del gas* — egli diceva — *è data dalla sua minor densità rispetto a quella dell'aria. Se noi quindi lo comprimiamo, sino a rendere la sua densità uguale a quella dell'aria, questo gas non avrà più alcuna forza ascensiva*; a tal uopo il suo dirigibile doveva essere privo d'armatura nella parte inferiore, la quale per mezzo di funi, doveva venir compressa sino a che la densità interna del gas non diventasse uguale o maggiore di quella dell'aria: allora l'aerostato doveva discendere. Il Collina indica anche le dimensioni del dirigibile, esso doveva misurare 21 metri di lunghezza e 13 di diametro massimo, l'elica doveva nella rotazione coprire un piano di 32 metri quadrati di superficie. Sebbene questi calcoli fossero di gran lunga errati, e l'esperienza in seguito lo dimostrò, pure al Collina resta il merito di aver primo concepito l'idea di una macchina che qualche anno più tardi doveva pienamente trionfare. Egli, che aveva intravisto gli immensi vantaggi che potevano derivare dalla costruzione di un apparecchio siffatto, ebbe il dolore di morire senza vedere attuato, neppure in esperimento, ciò che era stato il sogno di tutta la vita. Chiudendo la sua memoria, il nostro sfortunato inventore scriveva: *L'uomo che conquisterà il dominio dell'aria sarà tutto; negoziante e soldato, proprietario e artigiano in pari tempo; vi annunzio l'incredibile. sarà il più sapiente dei legislatori. E' desso l'uomo dell'avvenire, l'uomo dell'anno 2000.*

CONSOCI! Affrettate il pagamento della Quota 1911

Rinnovando l'associazione fatevi Soci VITALIZI

FERRO-CHINA-BISLERI
LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
FELICE BISLERI & C. - MILANO
VOLETE LA SALUTE??...
Bevete il FERRO-CHINA-BISLERI

GRATIS AI SOCI DEL T.C.I.
IL CATALOGO MODELLI 1910
CICLI DEI!!!
I PIÙ ESTETICI, PERFETTI
OFFICINE DEI MILANO via PASQUALE PAOLI 4

Alpinismo

— *Società Alpinisti Tridentini.* — A presidente venne eletto per il triennio 1910-1912 il conte Lamberto Cesarini Sforza.

— *Portatori.* — Chi assolda un portatore per un'ascensione e ne usufruisce come guida, quale tariffa deve pagare? Alcuni portatori hanno preso l'abitudine di pretendere in questo caso la tariffa di guida che molti alpinisti pagano senza lamentarsi forse perchè sono compensati dal fatto che possono dire di aver compiuto un'ascensione... senza guida. Il portatore non ha però la responsabilità della guida e non dovrebbe avere il diritto di pretendere la tariffa di questa.

— *Almanacco alpino italiano* 1911, pro Rifugio Roma nel Trentino. — La S. U. C. A. I. ha pubblicato il suo bellissimo almanacco. Il frontispizio è occupato da una tricromia rappresentante le Torri di Vasolet le più ardite cuspidi evettanti nel Trentino. 128 fogli in carta di gran lusso portano magnifiche illustrazioni rappresentanti la montagna dal punto di vista *artistico* con impressioni dei più insigni letterati; *tecnico*, colla descrizione delle vie d'accesso ai rifugi alpini e con le indicazioni per la ricerca della via degli itinerarî di ascensioni; accenni sulle manovre usate dagli alpinisti per la conquista della montagna e sulle caratteristiche delle varie parti di una montagna onde far conoscere al pubblico l'intima struttura dei grandi colossi. Le illustrazioni sono stampate in otto colori differenti.

— *Rifugio Albergo Carlo Porta.* — Sono a buon punto i lavori di costruzione. Si pensa di unire questo albergo colla cima della Grigna Meridionale a mezzo di una funicolare aerostatica.

Archeologia — Arte

— *I miliardari americani* continuano a dar la caccia ai tesori artistici del nostro paese ma, da veri miliardari, non hanno tempo da perdere dietro agli oggetti spiccioli: il loro buongusto, foderato di milioni, non vuole ormai che i capolavori. Adesso gli occhi dei grandi feudatari delle industrie d'oltre Atlantico si sono posati sulla raccolta di Casa Martelli di Firenze.

Sono noti i rapporti che con questa nobile famiglia ebbe Donatello, il sommo scultore del quattrocento. Amico e protetto di quei patrizi, egli compensò l'amicizia e la protezione con doni meravigliosi. Nelle sale dello storico palazzo sono tuttora conservate tre opere donatelliane celebratissime, il San Giovannino, il Davide, e l'Arma della Casata dei Martelli, che per qualche secolo ornò la facciata della signorile dimora.

L'offerta fatta ai proprietarî è ingente, ma il Governo vigila secondo gliene fa obbligo la legge. In questo caso si tratta di lavori di sommo pregio pei quali vi è divieto di esportazione non solo, ma pel San Giovannino esiste una clausola speciale nel testamento dell'antico proprietario il quale determinò che la preziosa scultura non potesse uscir mai dalla casa de' suoi eredi se non per passare nel battistero fiorentino; e per l'Arma sono evidenti le ragioni legali e storiche che ne uniscono la sorte a quella del palazzo per cui fu scolpita e da cui è inseparabile.

Firenze dunque, e l'Italia non perderanno queste gemme del ricchissimo serto donatelliano, poichè il governo vigila su di esse. Sarebbe tuttavia da augurarsi che il Museo del Bargello potesse entrarne in possesso, perchè chi ama teme!

— *Il monumento a Re Vittorio* in Roma sarà solennemente inaugurato il 4 giugno 1911, festa dello Statuto. Perciò i lavori sono spinti avanti con straordinaria alacrità. La gigantesca statua equestre del fondatore dell'Unità Italiana è già a posto: la maggior parte delle statue e dei gruppi, a cui attendono i più chiari nostri scultori, sarà pronta per quel giorno. Mancherà alla festa l'insigne ideatore della superba mole, Giuseppe Sacconi, che un fato crudele rapì all'arte italiana anzi tempo:

e sarà quel giorno più che mai unanime il rimpianto pel grande artista perduto!

— *Il Ministro dell'Istruzione* intende presentare al Parlamento un progetto di legge per aumentare gli stipendi al personale insegnante degli istituti di belle arti affinchè anche questo ramo importantissimo dell'educazione popolare sia meglio in grado di corrispondere ai bisogni di un paese eminentemente artistico come il nostro. All'estero vi sono istituzioni congeneri che dispongono del personale riccamente retribuito e di dotazioni altissime. E' degno quindi d'ogni lode il provvido pensiero dell'onorevole Credaro che accolse e desidera tradurre in fatto le proposte di Corrado Ricci.

— *Il concorso pel monumento a Ugo Foscolo* in S. Croce di Firenze ha rivelato all'Italia un geniale artista, il Rossellini, un giovane fiorentino poco più che ventenne.

Unanime fu il voto della giuria e si può dire che, tranne rare eccezioni, l'opinione pubblica si è ad essa associata, lieta di salutare una nuova speranza dell'arte.

Da quarant'anni il cantore dei Sepolcri e delle Grazie attendeva nel solenne silenzio della chiesa francescana un segno d'onore e di gloria. Il Rossellini col suo bozzetto si è mostrato degno di preparare all'altissimo poeta questo supremo omaggio decretatogli dalla patria.

— *Per la conservazione delle bellezze naturali.* — Il Comune di Ocre in Provincia di Aquila vuol recidere il bosco che circonda e protegge il Convento di S. Angelo, di proprietà dello Stato, vero luogo di delizia, riprodotto nella Guida regionale ferroviaria d'Abruzzo.

Ora il Convento di Ocre e la Chiesa di Santa Maria ad Criyptas, riprodotta quest'ultima anche nel fascicolo di gennaio u. s. della nostra *Rivista*, sono i soli monumenti sopravvissuti dei tanti che adornarono i colli di Fossa e di Ocre, e che nelle loro rovine portano impresse le vestigia di oltre trenta secoli di storia. E' opera da barbari mutare l'aspetto di quei luoghi che attendono la volontà e la pazienza degli studiosi e dei dotti per essere oggetto di ricerche e di studi, nonchè la frequenza dei turisti per essere degnamente ammirati.

Confidiamo pertanto che le competenti autorità della Provincia e dello Stato non solo vorranno vietare la distruzione di quel boschetto, ma vorranno anche provvedere al rimboschimento delle pur tanto pittoresche contrade adiacenti.

— Il chiaro direttore del Fôro Romano e del Palatino, Giacomo Boni, che percorre da anni l'Europa visitando ed esplorando le reliquie della civiltà latina, si è soffermato in ottobre ad Eining sul Danubio per riconoscervi gli avanzi di uno dei tanti fortilizi, eretti dagli imperatori romani sui confini, contro i barbari. La linea dei *castra* partendo da Calais sulla Manica attraversava tutta l'Europa centrale e lungo il corso del Danubio raggiungeva il Mar Nero. Queste frontiere dell'impero romano erano vigilate dai *militi limitanei* e difese, secondo Tacito, da bastioni alti e larghi, e da castelli cinti di torri e di fossati. Il *castello* di Abusina, di cui ora la Commissione imperiale tedesca del *Limes* sta illustrando gli avanzi, dà occasione al prof. Boni di augurarsi che si inizi a Roma una serie di provvedimenti destinati a conservare quanto resta del *Castro Pretorio* che fu il primo accampamento dell'impero, i cui venerandi avanzi sono stati messi a soqquadro dalle esigenze del piano regolatore.

Il nobile voto sarà certamente esaurito.

Astronomia

— *Estensione dell'universo visibile.* — Sappiamo che la terra fa parte di un ammasso di astri, il quale veduto dall'interno dove siamo situati, a noi si presenta con le stelle più vicine disseminate per tutto il firmamento, e con la « Via Lattea » il cui anello luminoso è costituito dal numero generale delle stelle addensantesi per un effetto di prospettiva lungo una plaga celeste.

Il sole, nei cui raggi, la terra e gli altri pianeti si trovano immersi, è in una parola, una stella della « Via Lattea ». Ora gli scandagli telescopici e della fotografia mostrano che il numero delle stelle del nostro ammasso è finito. Questo ammasso è attualmente da considerarsi di 120 milioni, del quale ciascuna stella è un sole come il nostro. — Se per tutte le stelle si applica la distanza che ci separa dalle stelle di prima grandezza, che in generale sono da ritenersi come le più vicine a noi, le stelle più deboli, che generalmente sono le più lontane, andrebbero allontanate di 2300 volte questa unità. Ora la luce per giungere fino a noi dalla stella di prima grandezza « Arturo », di cui il calcolo determinò la distanza, impiega, con la velocità di 3000 chilometri al secondo, 102 anni; sicchè moltiplicando questa cifra per 2200, si ottiene 374 000 anni di luce per le stelle più deboli.

In altri termini, la luce impiega circa 4000 secoli per giungere a noi dai confini dell'universo visibile.

Automobilismo

— *La ruota dell'avvenire.* — A Singapore — riferisce il *Bollettino dell'Associazione dei piantatori di caoutchouc* — si sono fatte le prove di una nuova ruota per automobili che, è interamente in caucciù e in un sol pezzo.

La ruota consiste in un disco di caucciù indurito mediante la vulcanizzazione in modo che nel mezzo risuona sotto i colpi del martello, come se fosse di acciaio.

Dal centro, verso l'esterno, l'indurimento diminuisce progressivamente fino a riacquistare, a sette od otto centimetri dalla circonferenza, la mollezza della gomma ordinaria.

Pare che la marcia della vettura munita di queste ruote sia delle più facili e gli sbalzi pochissimo sensibili. Una cosa sola i fabbricanti di questa ruota non ci sanno sapere: quale ne sia il peso e quale... il prezzo.

Linee Automobilistiche.

— Il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto Milletti per il servizio automobilistico Perugia-Città della Pieve-Stazione di Chiusi e viceversa dando al Comune di Città della Pieve la concessione per il servizio stesso.

— E' stato inaugurato il servizio automobilistico da Roma al sobborgo della Parrocchietta.

— Il Consiglio Comunale di Montepulciano ha approvato il servizio misto di automobili e vetture pel trasporto viaggiatori da Montepulciano-Stazione e viceversa.

— Sono stati fatti alcuni studi preliminari per impiantare un servizio pubblico automobilistico fra Pistoia e Empoli.

— Ebbe luogo presso la Camera di Commercio di Lodi un'adunanza allo scopo di esaminare varî progetti per un servizio automobilistico sulle linee Crema-Codogno e Crema-Bergamo, e venne dato incarico ad apposita Commissione di presentare in una prossima adunanza delle proposte concrete alle quali potranno seguire le trattative con gli Enti assuntori del servizio.

— E' stato inaugurato un servizio automobilistico pubblico da Sestri ad Acqui e ritorno.

— Al Consiglio Comunale di Cavallermaggiore è stata presentata la proposta di un servizio automobilistico fra Cavallermaggiore e Saluzzo di cui venne dato incarico alla Giunta di curare l'attuazione.

— E' stato inaugurato il servizio automobilistico di passeggeri tra la stazione ferroviaria di Scordia e Palagonia (Catania) e viceversa.

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato, nelle ultime adunanze, parere favorevole sulle domande di sussidio per impianti dei seguenti servizi automobilistici: Da Perugia a Chiusi; da S. Maurizio Canavese a Forno Rivera; tra Catania-Nicolosi e Zafferana e tra Catania San Giovanni e Zafferana; tra Pordenone e Maniago; tra Rieti Passo Corese e Rieti-Passo Corese-Roma e tra S. Marco in Lamis e Cosenza.

— Si è costituita una Società anonima per azioni per l'impianto e l'esercizio della linea automobilistica Terni-Visso-Pievetorina-Tolentino, con diramazione Pievetorina-Camerino.

— La Corte dei Conti non ha registrato il Decreto per la concessione di sussidio al servizio automobilistico Zagarolo-San Vito Romano, essendo parte del percorso già sussidiato per un'altra linea automobilistica che fa capo ad Olevano Romano.

— Ha avuto luogo a Malo una riunione dei rappresentanti i Comuni posti lungo la linea Schio-Malo-Isola-Vicenza per venire a proposte proporzionali sul contributo da corrispondersi alla Società Scledense per la continuazione dell'attuale servizio automobilistico.

— E' stata tenuta a Monticelli (Bergamo) una adunanza all'oggetto di promuovere il servizio automobilistico Gussago-Iseo.

— Al Congresso internazionale delle Ferrovie tenutosi in Berna, venne votato un deliberato con cui è riconosciuta la convenienza di migliorare le relazioni tra le stazioni e le località lontane dalla ferrovia per mezzo di servizi automobilistici. Tuttavia essendo il numero di tali servizi troppo ristretto, e l'esperienza fattane non abbastanza avanzata da ottenerne conclusioni precise, venne proposto di mantenere la questione all'ordine del giorno del prossimo Congresso.

— Il Consiglio Comunale di Tolfa (Roma) ha stabilito di accordare per il servizio pubblico automobilistico Tolfa-Allumiere-Civitavecchia, per il periodo di nove anni, un sussidio annuale di L. 3000 oltre a L. 200 annue a titolo indennizzo affitto locali ad uso garage.

— A Monterosso Almo è stata presa l'iniziativa da alcune autorevoli persone per una corriera automobile che partendo da Ragusa andrebbe a Vizzini passando per Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Monterosso.

Aviazione

— *Un profeta dell'aviazione.* — E' Luigi Sebastiano Mercier parigino, vissuto tra il 1740 e il 1814, autore di molte opere di vario genere: letterarie, filosofiche, storiche, politiche.

Nel 1770 pubblicò in Amsterdam un suo lavoro di carattere politico in forma fantastica: *L'an deux mille quatre cent quarante, Rêve s'il en fut jamais.* In questo sogno è contenuto tutto un progetto di riforme politiche, che l'autore suppone di vedere realizzate dopo aver dormito 670 anni. Anche qui, come in un suo *Essai sur l'art dramatique*, insieme con idee stravaganti, se ne trovano delle assennate e giustissime, che la Rivoluzione doveva poi far passare allo stato di realtà. Mercier vi dà prova di uno spirito molto aperto, e nutrito di dottrine filosofiche; e più tardi, nel ricordare il suo libro, voleva dire: « Io sono il vero profeta della Rivoluzione, lo dico senza orgoglio! »

L'anno 2440, considerato come una satira del governo d'allora, venne proibito; ma l'autore non ne ebbe noie; giacchè, per quanto chiare fossero le allusioni, vennero considerate piuttosto di utopista che di profeta.

L'opera ebbe fortuna. L'autore stesso la rifece imprimere nel 1786 in tre volumi in-8° con capitoli nuovi, e note; ma nei sedici anni trascorsi dalla prima e questa seconda edizione, erano comparse alla luce molte contraffazioni con aggiunte attribuite all'autore, che pubblicamente le sconfessò denunciando particolarmente la falsificazione di Neuchâtel, in cui lo stampatore svizzero introdusse

Qual'è il miglior Regalo? "Perfection"

Una penna a serbatoio

Così dicono coloro che avendole provate, continuamente ne fanno richiesta per i loro amici e conoscenti.

Sconto 5° ai Soci del Touring

Penna assai più grande del disegno con due fascie double-or, pennino oro garantito, di completa soddisfazione e massima durata, **L. 8,75**.

Detta penna senza guernizioni oro **L. 6,50**, con clips L. 0,50 in più.

Indirizzare vaglia e chiedere il nuovo elegante Catalogo a GIOVANNI BIANCO - Via Alfieri - TORINO

brani e capitoli d'altre opere dello stesso Mercier, *delit tout neuf*, afferma questi, *de ces libraires pirates*.

Siccome il libro era stato pubblicato anonimo, così ne profittarono molti impostori in Inghilterra, in Germania e perfino in Russia, per attribuirsene la paternità; e pure contro questa *effronterie* il Mercier protestò altamente. In seguito l'opera ebbe altre ristampe, fra le quali una del 1793 riveduta dall'autore, ma sempre senza il suo nome.

* * *

Tra i capitoli aggiunti dal Mercier nella seconda edizione del 1786 ve n'è uno (il LIV), nel quale si descrivono i progetti dell'aeronautica. La recentissima scoperta dei Montgolfier (1783) aveva colpito il mondo di meraviglia; ed il Mercier, che vedeva molto lontano, non poteva trascurare in una visione dell'avvenire, i perfezionamenti e le applicazioni pratiche della nuova conquista della scienza.

Egli sogna adunque di trovarsi, settecento anni dopo la sua nascita, in una piazza di Parigi. Levando gli occhi in aria vede un'immensa macchina che si avanza a vele aperte, e che, librandosi ad una prodigiosa altezza sopra la città, sembra volervi discendere. Tutti accorrono a vedere, e uno grida: *E' il vascello che vien dall'Africa! No*, dice un altro, *arriva da Filadelfia!* Durante questi e simili discorsi lo strano vascello dicende lentamente da quattromila e seicento piedi d'altezza, si ferma sulla piazza, e dal carro sospeso alla macchina escono otto mandarini. L'aeronave arrivava da Pechino, e nel viaggio aveva impiegato sette giorni e mezzo.

I mandarini salutarono graziosamente il popolo e offrono frutti del loro paese.

« Io avevo veduto » così il Mercier, « i primi passi di codesta navigazione (le esperienze dei Montgolfier); avevo veduto l'uomo, attaccato coi piedi alla terra e arrampicantesi dal principio del mondo, elevarsi in aria e fare delle piccole corse, sempre limitate, e talvolta pericolose. Ma l'*uomo-uccello*, come ora si chiama l'aeronauta, si circonda a sua volontà d'un cielo sereno e di una luce pura, traversa il soggiorno delle tempeste, e in ventiquattro ore cambia clima, superando le distanze che separano le contrade più lontane.

« L'*uomo-uccello* ha conquistato interamente le regioni dell'atmosfera, e vogando in questo oceano invisibile, lasciando l'aquila sotto ai suoi piedi, tuffandosi in mezzo ai raggi del sole, ha moltiplicato le sue forze, provandole contro quelle del vento; ha conosciuto i gradi di resistenza dell'aria e la sua temperatura a differenti altezze, e invece di essere contrariato dai venti, se ne giova per volare più presto e più lontano.

« La leggerezza e l'ignoranza avevano ostacolato i primi tentativi dopo la scoperta. Si diceva: L'uomo non potrà mai dirigersi in mezzo ad un elemento così mobile, e senza punto d'appoggio; e allora, a che servirà una tale scoperta vantata con tanto entusiasmo? non è che un semplice spasso, un giochetto infantile! — In tal modo si mettevano le pastoie alle arti e alla forza dello spirito umano. Ma l'ignoranza e la leggerezza hanno avuto una formale smentita. Questa straordinaria invenzione ha avuto i suoi eroi, che non temettero i pericoli della navigazione, nè gli uragani, nè la folgore, nè le cadute. La marcia lenta, ma sicura della scienza sperimentale ha dato al genio tutto quello ch'egli ha osato sperare. Quegli spiriti freddi e timidi, ingrati e gelosi che armano il ridicolo contro tutto ciò che è grande, e s'ammantano d'ingrata indifferenza, sono stati costretti a tacersi, e a rimangiarsi la sciocca apostrofe lanciata all'uomo di genio, al fisico nobilmente audace: *Tu non andrai più in là!*

« Il fisico, dall'alto dell'aria soggiogata, in mezzo ai venti impetuosi che rispettano la sua bussola e il suo timone, può ben gridare: Tutte le arti e tutte le scienze sarebbero rientrate nel nulla, se si avesse prestato fede alle tue meschine concezioni! miserabile contradditore, vieni, sali, osa fare con me il giro del globo, o resta attaccato alla zolla di terra su cui sei nato! e quando io ti considero, dall'altezza del mio trono, come un insetto, non contraddice alla nuova potenza ch'io ho conquistato; e se non la trovi maravigliosa, chiudi gli occhi, *et vis sur ton fumier!* Talento, buon genio, grandezza d'immaginazione, doni particolari, ricchi e magnifici della natura, voi avete diritto di esigere l'ammirazione, e di stupire l'universo. L'universo ha bisogno del genio, senza di cui nulla si crea. Ei feconda tutto ciò che tocca, e il mondo sarebbe un ammasso di esseri deboli e avviliti senza questo soffio vivificante. Senza di esso tutto rientra nell'obbrobrio e nel nulla! »

Queste considerazioni il Mercier finge di sentirle dalla bocca di un uomo del popolo che, vicino a lui sulla piazza, osserva l'arrivo dell'aeronave da Pechino. E lo sente concludere così: « Je m'embarquerai pour la Chine, l'année prochaine, dès que j'aurai marié ma fille ».

A poco più di un secolo dalla pubblicazione del sogno la scienza non ha ancora innalzato l'uomo a voli così grandi e maravigliosi come quelli immaginati dalla fantasia di Luigi Sebastiano Mercier. Ma ci sarebbe da giurare che lo farà molto prima che giunga l'anno duemilaquattrocentoquaranta.

E così la realtà l'avrà vinto ancora una volta sull'immaginazione.

Ubaldo Mazzini.

Sindacato Anglo-Italiano di Armi e Sports

MILANO - Via Carlo Alberto, 32

CACCIA, SCHERMA, FOOTBALL, SCATING, PATTINAGGIO, ecc.

La più grande Casa del genere. — Importazione diretta.

FOOTBALL

The Banzai N. 5 completo L. **9,25**
The Banzai » 3 » » **7,25**
The Star N. 5 completo L. **11,60**
The Star » **3** » » **8,45**
The Climax modello di grande resa, **N. 5** completo L. **18,70**
The Dreadnought, ultima creazione della nostra Casa, **N. 5**, completo L. **19,85**
Vesciche vera para **N. 5**, L. **3,25** — **Pompe** in ottone **N. 2**, L. **2,25**
Pompe in ottone **N. 5**, L. **3,25**
Scarpe da Football - Guanti per Keeper - Salvastinchi, ecc., ecc.

PATTINI A ROTELLE

Universal ruote faggio, al paio L. **4,50**
Kosmos » bosso vernic. » **8,50**
» fibra chassis a sfere » **20,50**
Boston ruote cerch. acciaio L. **6,50**
Matador fibra chassis a sfere » **22,60**
» ruote bosso vernic. » **10,—**

PATTINI DA GHIACCIO

Universal in ferro acciajato, al paio L. **4,25**
Jackson mod. di lusso acciaio nich. » **16,25**
Club in acciaio brunito L **6,—**
Merkur (orig.) acciaio nich. » **11,—**

Merce franca in tutti gli Uffici postali del Regno.

Ferrovie

— *Da New York a Buenos Ayres.* — Leggiamo nel *Journal des Transports* che, secondo il rapporto steso dalla Commissione speciale della Conferenza panamericana, la grande linea destinata a collegare New York a Buenos Ayres progettata nell'anno 1890 e che raggiungerà la lunghezza di 10 116 miglia (chm. 16 276) è già costruita per due terzi, cioè per 6414 miglia (chm. 10 320). — Questa ferrovia colossale sarà prolungata fino allo stretto di Magellano, per altri 1600 a 1700 miglia (2500 a 2700 chilometri) dei quali soltanto piccola parte è già costruita.

— *Una rete ferroviaria italo-austro-svizzera.* — Recentemente sono stati costruiti nella regione alpina orientale molti tronchi di ferrovia che si vanno a poco a poco congiungendo fra loro. Colla costruzione della linea del Bernina, ad esempio, le ferrovie delle Alpi Retiche si sono congiunte alla Sondrio-Tirano, ed è già da tempo studiato un progetto per la Tirano-Edolo (termine della linea Brescia-Iseo-Edolo (attraverso il Colle d'Aprica. Da Edolo, correndo prima lungo l'Oglio, poi lungo il Noce si giungerebbe indi a Malè dove fa capo una ferrovia che parte da Trento e passa per Cles, attraverso Valdinona.

Or si vorrebbe scegliere Trento, come centro di altre ferrovie da costruirsi coll'intento di completare le comunicazioni della interessante regione delle Alpi Orientali in maniera da costruire una rete di linee tutte allacciate l'una all'altra. Lo scartamento comune sarebbe di un metro e per l'esercizio si ricorrerebbe alla trazione elettrica utilizzando le forze idrauliche che abbondano nella regione.

Trento sarebbe così allacciata verso settentrione a Merano e Bolzano, verso oriente a Toblach e Pieve del Cadore, congiunte fra loro per una linea attraversante il confine presso Cortina d'Ampezzo, verso mezzodì a Belluno con una linea che andrebbe per Agordo seguendo il Passo di S. Pellegrino e avrebbe una diramazione da Sedico a Primolano; a Schio per Rovereto; a Peschiera e Salò fiancheggiando le due sponde del lago di Garda; a Brescia per Tione e Vestone. Questo vasto programma darebbe luogo alla formazione di una rete di ben 1307 chilometri, dei quali 770 in Austria (84 già costruiti ed esercitati), 139 in Isvizzera e 398 in Italia. La spesa complessiva di costruzione ammonterebbe a 231 milioni.

— *La galleria del Sempione.* — Secondo la Convenzione stipulata fra la Svizzera e l'Italia, quest'ultima ha facoltà di riscattare, a cominciare dal 1 giugno 1921 la porzione della galleria che cade sul suo territorio, rimborsando alla Svizzera le spese di costruzione. Occorreva dunque fissar bene fin d'adesso la lunghezza esatta del gran traforo — il più lungo del mondo, come si sa — e la ripartizione territoriale fra i due paesi vicini. Orbene ciò è stato fatto alcuni mesi addietro da una Commissione mista che solo di recente ha pubblicato il suo rapporto. Da questo risulta che la lunghezza esatta della galleria del Sempione è di m. 19 803, dei quali 10 719 sul territorio italiano e 9084 sul territorio svizzero. La stazione al centro della galleria cade dunque tutta su territorio italiano. E poichè il costo totale è asceso a L. 76 611 241, compresa la spesa per gli studi e l'organizzazione della impresa (due milioni) e gl'interessi del capitale durante la costruzione (nove milioni) quando il nostro Governo vorrà riscattare la sua parte dell'importante tronco ferroviario dovrà pagare alla Confederazione Elvetica la somma di L. 35 379 305.

Intanto è stato deciso di iniziare nella prossima estate i lavori per la seconda galleria, il cui appalto sarà posto all'asta, avendo la Compagnia aggiudicataria della prima galleria rifiutato di eseguirli. Si calcola che per compiere la seconda galleria occorreranno sette anni. Frattanto il Governo italiano dovrà gradualmente raddoppiare il binario sul tronco Arona-Iselle in modo che per l'apertura della seconda galleria il doppio binario possa funzionare su tutta la linea Briga-Arona.

— *Ferrovia da Innsbruck a Monaco.* — E' stata incominciata nel 1909 e terminerà nel 1912 una nuova ferrovia alpina che riunirà Innsbruck a Monaco evitando il lungo giro ad est, per Kufstein. Questa linea, molto attesa, avrà la lunghezza di 105 chilometri da Innsbruck a Reutte. Essa supererà le Alpi tirolo-bavaresi, ricche di siti pittoreschi. Avrà pendenze massime del 35 per mille e sarà esercitata a trazione elettrica. A breve distanza da Innsbruck un traforo di 1787 metri attraverserà la famosa Martinswald, la terribile spaccatura, dove, a quanto raccontasi, l'imperatore Massimiliano sarebbe rimasto due giorni in pericolo di vita, mentre andava a caccia dell'aquila. La linea che segue il Passo di Seefeld (1185 metri) e passa per Scharnitze Mittenwald, rappresenterà per la sua posizione di fronte al valico del Brennero, un notevole miglioramento delle comunicazioni austro-germaniche.

— *Ferrovia Reggio-Ciano d'Enza.* — E' stata inaugurata nell'ottobre scorso la ferrovia che partendo da Reggio Emilia tocca Darco, Bibbiano, Piazzola, S. Polo d'Enza e finisce a Ciano sul piede dell'Alto Appennino. Da Darco si stacca una diramazione per Montecchio. La lunghezza totale è di 31 chilometri, lo scartamento è normale, le pendenze non superiori al 12 per mille, le curve di raggio non inferiore ai 300 metri. Essa fu data in concessione al « Consorzio delle Cooperative di produzione e lavoro » e rappresenta il primo esempio di una ferrovia costruita ed esercitata da una Società cooperativa, composta di coloro stessi che la costruirono ed oggi la esercitano. Costò tre milioni e mezzo.

Ferrovie e Tramvie.

— La ferrovia elettrica Poschiavo-Bernina-St.Moritz (Engadina) è sospesa per tutto questo inverno. Per recarsi a St. Moritz è sempre libero il Passo del Maloja.

PHOTOGRAPHIE des COULEURS
L'OMNICOLORE
SOCTÉ JOUGLA

Le LASTRE, CARTE, CARTOLINE FOTOGRAFICHE marca "AS DE TREFLE,,
della Soc. GRIESHABER Frères & C. di Parigi
sono incontestabilmente superiori a quelle finora preparate
Deposito Generale: MILANO - Via Ausonio, N. 8

I TACCHI DI GOMMA "Wood-Milne Special,
di fama mondiale, che si vendono con garanzia di durata, portano impresso sulla loro superficie la scritta Wood-Milne Special.
Essi dovrebbero trovarsi in vendita presso tutti i negozianti in articoli per calzature più accreditati ed onesti. Insistere per la marca intiera Wood-Milne, respingendo come falsificazione quei tacchi che portassero una parte sola di questa marca.
WOODMILNE
Ditta concess. per l'Italia:
V. MOYSE - MILANO
1, Via Castello (Piazza Carmine)

— Ha avuto luogo al Municipio di Asti un'adunanza dei rappresentanti degli Enti interessati per la costruzione di una filovia fra Asti e Govone; ed è stato costituito il Comitato e dato incarico al Comune di Asti di far redigere l'apposito progetto di massima.

— Ad iniziativa di alcune Associazioni romane è stata tenuta una riunione allo scopo di promuovere una manifestazione cittadina che sproni il Comune di Roma ed il Governo alla sollecita costruzione della ferrovia Roma-Ostia-Mare.

— Il Ministero dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole per la costruzione della tramvia Varese-Angera.

— Il Comune di Sedico, essendosi adunato per l'approvazione in seconda lettura del contributo di L. 20.000 per la elettrovia Agordina, ha deliberato di elevare tale contributo a L. 30 000, facendo però obbligo ai costruttori della ferrovia elettrica di modificarne il progetto nel senso che essa passi per Roe Alte anzichè per Roe Basse e per Landris.

— L'Amministrazione della Società Filovie di Cuneo ha dato incarico a due distinti ingegneri di studiare la trasformazione dell'attuale filovia Cuneo-Peveragno in tram elettrico con prolungamento a Chiusa-Pesio ed a Villanova-Mondovì.

— Si è formata a Ferrara una Commissione provvisoria per dar corso alla pronta esecuzione di una linea tramviaria Cento-Finale-Bondeno che avrà il merito di collegare le grosse borgate di Finale Emilia e Bondeno Ferrarese tra loro e con la città di Cento, e di aprire la strada all'attuazione del tronco Bondeno-Pontelagoscuro.

— I sindaci e i rappresentanti degli Enti interessati per la costruzione della ferrovia Milano-Sant'Angelo-Piacenza, hanno deliberato di aderire alla progettata ferrovia e di contribuire a fondo perduto nelle spese occorrenti al progetto dettagliato definitivo di esecuzione che dovrà esser presentato per l'approvazione al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e che importerà la spesa di L. 20 000.

— E' stata inaugurata la nuova linea tramviaria Vicenza-Marostica-Bassano.

— Dalla Direzione del Circolo Dora e Borgo Dora di Torino è stato espresso il voto che l'Amministrazione Comunale provveda al ripristino della tramvia Monumento Crimea-Porta Palazzo, oppure alla formazione di un tratto Porta Palazzo-Piazza Castello in prosecuzione dell'attuale; e ciò per la necessità di una comunicazione tramviaria colla regione oltre Po.

— E' già in via di esecuzione la deviazione per Carpenedolo della linea tramviaria Brescia-Mantova. I lavori sono incominciati da vari mesi e credesi saranno terminati entro un anno. L'apertura dell'esercizio dovrebbe avvenire fra circa un anno e mezzo, ma è subordinata all'apertura del tronco Castiglione Lonato-Desenzano, i cui lavori sono stati pure incominciati.

— Promossa dalla Giunta Municipale di Busto Arsizio, venne tenuta in quella città una riunione alla quale parteciparono i sindaci di Solbiate Olona, Olgiate Olona, Fagnano Olona, e molte influenti persone di Gorla, per deliberare in merito al progettato prolungamento della tramvia da Mozzate a Como. Dopo ampia discussione fu nominato il Comitato esecutivo. La linea che è della lunghezza di 14 chilometri, verrà a costare circa un milione, andrà da Mozzate a Gorla Maggiore, donde con un ponte sull'Olona ed un soprapassaggio all'imbocco colla Ferrovia della Valle Olona, Solbiate Olona, andrà a collegarsi colla tramvia della città di Busto Arsizio.

— E' stata aperta al pubblico servizio la filovia Alba-Barolo. La linea ha la lunghezza di 13 chilometri, si stacca presso la stazione di Alba, passa sul ponte della ferrovia, attraversa l'abitato del Gallo di Grinzane a circa 7 chilometri da Alba e si inerpica fino a Barolo, snodandosi ai piedi del castello omonimo.

— La Camera di Commercio e Industria di Lecco ha deliberato di accordare un annuo sussidio di L. 1000 per la durata di anni trenta a quella Società che sarà per costituirsi per la costruzione e l'esercizio della tramvia Lecco-Valsassina, purchè la costruzione venga iniziata entro l'anno 1912.

Filonautica

— *Per la riunione di Monaco.* — Agli organizzatori di questa annuale riunione cominciano a pervenire le iscrizioni in misura notevole.

Il successo incontrato dalle regate sul Lago di Costanza da qualche lancia di fattura tedesca ha fatto sì che si annunci una buona partecipazione di tale nazione anche alle regate monegasche.

Infatti la Daimler Geselschaft presenterà un *Daimler I* ed un *Daimler* forniti di due motori di sua costruzione. Il *Daimler I* sarà il più notevole. E' una copia del veloce *Duc* di Despuiols e sarà lungo m. 9 con scafo di cedro a correnti sovrapposti. Il motore è un 4 cilindri di mm. 130 di alesaggio per una corsa di mm. 220. La velocità angolare dello stesso è di 1220 giri al minuto primo e la velocità misurata sulla base di Havel fu di miglia 32 601 o chilometri 60,500 circa. Se tale velocità non sarà migliorata al *méeting* è nostra credenza che il successo non corrisponderà all'aspettativa per quanto la regolarità tedesca sia sempre un ottimo coefficiente di riuscita.

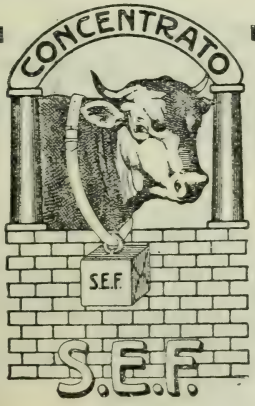
— *Il Regio Yacht Club Italiano* ha pubblicato l'annuncio del corrente anno. Dallo stesso risultano iscritti alla Società 20 *yachts* a vapore, 26 con motore a scoppio e 59 a vela.

I soci fondatori sono ridotti a 26. I promotori sono 305 e gli effettivi 21.

Sono numerosi, come si vede, poco appariscenti ed è male che a questa che è la prima Società filonautica non aderiscano più numerosi gli *yachtsmen* a simiglianza di quello che fanno gli stranieri e particolarmente i tedeschi per le loro congeneri associazioni.

— *Brynild*, un grande *racer* inglese della serie di 23 metri che durante una regata dello scorso estate era colata a picco d'improvviso non venne

UN DADO DÀ UN BRODO S.E.F. (Sapore e forza)
ISTANTANEO
ECCELLENTE
ECONOMICO
Basta un quarto di litro d'acqua bollente per avere un brodo squisito provisto anche di SALE E FORMAGGIO.



OTTIMO PER
FAMIGLIE E TURISTI
Se il vostro fornitore non ne ha, domandatene alla Ditta
ERNST HORNHARDT - MILANO
Via Petrarca, 22 A

abbandonata e ne fu affidato il suo ricupero ad una Società di salvataggio la quale riuscì a portarla sulla bocca del porto di Harwich dove affondò nuovamente. A causa delle acque poco profonde lo scafo è però stato colpito da due transatlantici che stavano imboccando il porto. Si spera però che i guasti non siano stati troppo gravi.

— *La traversata dell'Atlantico.* — Lo scorso mese d'agosto l'americano Frank Dennis sfidò gli inglesi in una regata attraverso l'Atlantico da disputarsi con autoscafi.

Nessun inglese raccolse però la sfida per l'effettuazione di una prova che non è più una novità. Infatti si dimentica molto facilmente che l'Atlantico è già stato attraversato da due autoscafi: il piccolissimo *Abiet Abbot Low* che, manovrato da padre e figlio, un giovanetto quindicenne compì l'impresa nel 1902, ed il più imponente *Gregory*, il quale messosi in cammino per disputare l'Algeri Tolone, di poco gloriosa memoria, attraversò l'Oceano arrivando però dopo l'effettuazione o — per più esattamente dire — la mancata esecuzione della corsa.

— *Per la Venezia Roma.* — A Baia di Napoli per cura dei signori Romano e Nazar, costruttori, venne recentemente varata una bella lancia automobile con motore a petrolio che crediamo sia il primo esemplare di quelle che saranno costruite per la grande crociera organizzata dal Touring per il 1911.

L'autoscafo è di proprietà del comm. Rocco ed è pontato e fornito di lunga e spaziosa cabina.

La parte prodiera della stessa è destinata a riparare il motore.

Lo scafo ha le seguenti dimensioni:

Lunghezza	m.	12
Larghezza	»	2,70
Immersione	»	0,60
Stazza lorda	tonn.	9,5
Stazza netta	»	18

E' capace di una velocità di 11 nodi. La cabina salotto è ampia e dispone di quattro cunette, w, c. e lavabo. L'illuminazione è elettrica e l'autoscafo dispone di serbatoi capaci di 700 litri d'acqua potabile.

— *La stagione del Mediterraneo* promette questo anno di riuscire brillante. Anche gli inglesi, dopo una lunga assenza, parteciperanno alle regate della Riviera.

Dei sei metri inglesi verranno *Correnzia* e *Cinghalee*, il quale ultimo campione nella testè finita stagione ha vinto 15 corse ed arrivato undici volte secondo ed una sola volta terzo su 31 corse alle quali ha partecipato.

Di sei metri verranno del pari *The Whim* e *Snowdrop II:* due otto metri *The Tmant* e *Speri* verranno del pari inviati dai rispettivi proprietari.

— *Brasier Despujols* l'idroplano di proprietà del signor Poustalé che aveva trionfato due anni or sono a Monaco è stato venduto ed imbarcato per l'Australia. Il suo antico proprietario ha passato l'ordinazione di un nuovo autoscafo che parteciperà alle regate di Monaco.

— *Il Salon dell'autoscafo.* — Contemporaneamente al Salon dell'areonautica testè chiuso a Parigi nello stesso *Grand Palais* ebbe luogo una mostra motonautica riuscita molto interessante.

Delle case italiane presenti si notò la sola Fiat che aveva esposto un gruppo 20-30 HP *monobloc* con inversione di marcia ad ingranaggi, ed un gruppo industriale di 100 cavalli a cascame di petrolio con lubrificazione forzata e regolatore centrifugo.

Ammirato un motore Oerlitzon ad una sol valvola in testa servente tanto per l'ammissione quanto per lo scarico e manovrata da una camera a due risalti.

Renault aveva un bel gruppo di 60 cavalli a 350 giri con 4 cilindri di mm. 140-320.

Peugeot-Huber esposero una serie completa di motori di differenti forze a partire da 3 cavalli e fino a 60 HP.

Molti, infine, i piccoli gruppi amovibili da appli-

(Continuazione a pag. I carta giallina).

ARTICOLI PER
REGALI
Si spedisce gratis e franco il Catalogo
ARTICOLI per FUMATORI
Scrivere alla Ditta
P. CARATI - Via Torino, 77
MILANO
Ai Soci del T. C. I.
SCONTO
10 %
sui prezzi di catalogo

TENDE DA CAMPO E DA SPORT
Tenda alpina "SUCAI" BREVETTATA
Adottata dalla Stazione Universitaria Club Alpino Italiano per l'accampamento libero.
Massima praticità e leggerezza - Minimo volume
BAUMANN & LEDERER — Via Bossi, N. 3 — MILANO

ATALA
VELOCIPEDI DI PRIMO GRADO
1910 CHIEDERE CATALOGO 1910
GUIDO GATTI & C. Riparto Gambalotta, 5 (A MILANO

Indice della Rivista 1910

Indice per materie.

AERONAUTICA AVIAZIONE.

Il Dirigibile Italiano I bis . . 15
Il Dirigibile « Leonardo da Vinci » 24
La caccia in aeroplano . . . 47
Un nuovo monumento commemorativo dell'aviazione . . . 47
Cannoni contro i dirigibili . . 48
Le applicazioni dei cervi volanti negli eserciti 66
Il Circuito aereo di Verona . . 146
Il Circuito aereo di Milano . . 147
L'aviazione in Egitto 148
Varie d'aviazione 149
Come s'impara a volare in Francia 152
La mostra torinese d'aviazione . 182
Nuovi motori per aeronautica . 211
Recentissime d'aviazione . . . 268
Volo meccanico e volo animale . 312
Uomini ed episodi dei Concorsi Aerei di Verona 322
Ultime d'aviazione e d'aeronautica 378, 430, 498
Conferenza internazionale aeronautica 384
Nuovi apparecchi al Circuito Aereo di Reims 402
La Traversata delle Alpi in aeroplano. 403, 522
Il Circuito Aereo di Milano e la Traversata delle Alpi . . . 477
I principali concorrenti al Circuito Aereo di Milano . . . 478
Il Circuito Aereo dell'Est. . . 496
La flotta aerea italiana . . . 539
Istantanee al Circuito Aereo di Milano 548
La Traversata delle Alpi: locomozione aerea e aerologia . . 571
Le due traversate 601
Gli aeroplani al Salon di Parigi 1910 604
I motori d'aeronautica al Salon di Parigi 1910. 605
Ali e motori all'Esposizione aeronautica di Parigi. 606
Due grandi viaggi aerei . . . 607
Gian Giacomo Rousseau aeronauta. 611
La Gordon Bennett d'aviazione a Belmont-Park 642

ALBERGHI.

I migliori progetti d'Albergo . 145

ALPINISMO, SKY E SPORTS INVERNALI.

I pattini da neve 26, 655
Le stazioni invernali d'alta montagna e gli sports invernali . 37
Lo ski in Abruzzo: "Il concorso di Roccaraso,, ... 65, 188
Sports invernali 103
» » 122
I soldati nella neve 194
Il consorzio per le segnalazioni in montagna nel 1909, (Aprile) I
Da Milano alle Alpi 425
Segnalazioni Alpine (Settembre) XV
Lo sport del flirt 643

AMMINISTRAZIONE.

Consolato (Gennaio) X
» (Febbraio) VIII
» (Marzo) 166
Relazione dei Sindaci sul Bilancio chiuso il 31 Dicembre 1909, (Marzo) IX
Bilancio Consuntivo dell'Esercizio 1909 (Marzo) II
Consolato (Aprile) XI
» (Maggio) XIII
» (Giugno) XI
» (Luglio) XII
» (Settembre) . . . XV
» (Ottobre) XVI
» (Novembre) . . . XVIII

ARCHEOLOGIA, PALEONTOLOGIA e STORIA

Abruzzo 1
Scoperta di un monumento megalitico nelle Puglie . . . 176
Il soldato romano in marcia. . 183
"O Verona mia,, ... 235
Le ceramiche d'Abruzzo . . . 293
Carovana Nazionale Comm. della Spedizione dei Mille . . . 339
Il turismo di un simulacro . . 451
Le "Torri Pendenti,, in Italia 483

ARTE, VARIETÀ, CURIOSITA'.

Gli zingari 75
Lo sport nella classe operaia . 87
Dopo il centenario di Fulton 92, 133, 199
Niobe nel mito e nell'Arte . . 123
La domenica delle Palme . . 127
Il Natale di Roma 177
Le malinconie della strada . . 195
Scuola all'aperto 245
Uno sport sedentario 283
Edoardo VII e lo Sport . . . 289
Le donne che viaggiano . . . 299
Sports di piccoli e trastulli di adulti 315
Ober-Ammergau. 360
A zonzo con messer Giovanni . 407
La caricatura sportiva . . . 413
Le Fiere 419
Turismo del 1827 471
I maestri ciclisti nell'Agro Romano 487
Al chiaro di luna 516
Vendemmia 524
Ricordi di Guardia Piemontese. 530
Ragazzi turisti 535
Le piccolissime e le grandissime distanze 550
Gli sgomberi 595
Il presepe nell'Arte 621

ATTUALITÀ NELL' IMAGINE.

Biplano e ritratto dell'aviatore spagnuolo Fernandez, morto tragicamente durante una disgraziata esperienza ad Antibo - Tipo di perforatrice adottata nei lavori per il taglio dell'istmo di Panama - Il ciclista Rutt vincitore della corsa americana dei 6 giorni; il corridore Clarck compagno di Rutt nella corsa dei 6 giorni - Re Manuel di Portogallo partecipa ad una partita di caccia a Rambouillet, ospite del Presidente della Repubblica francese - Il Kaiser Guglielmo II a caccia nella Slesia - Re Manuel aspetta la selvaggina al varco - L'entrata della Villa di Massimo Gorki a Capri - I lavori di sterro per scoperte archeologiche ad Ostia - Il viale d'ingresso al Palazzo Reale di Laeken, ove morì Leopoldo II 43
Il villaggio emiliano Scopolo, diroccato e prossimo ad essere inghiottito da una frana - Il convegno dei ministri Rubini e Millerand a Ventimiglia per accordarsi circa la linea ferroviaria Cuneo-Nizza - L'aeroplano di Delagrange dopo il disastro - Il diagramma del volo compiuto da Latham - Diga e ponte sfondati da un ciclone - Alla ricerca delle vittime - Ciò che rimane del villaggio - Il nuovo ponte sospeso di Manhattan inaugurato a New York - Veduta della nuova Messina nell'anniversario della sua distruzione - L'esploratore Shackleton ricevuto in Campidoglio . . 105
Una grande frana nel Boulevard Hausmann - Nei grandi Boulevards non si incontravano che enormi crepacci - I Sovrani d'Italia e la principessa Elena di Serbia al concorso ippico a Villa Borghese (Roma) - Un salto magnifico del tenente Caffaretti primo classificato nello Steeple-Chase - Un fattorino-espresso con bicicletta munita di tassametro - L'apertura del nuovo velodromo d'inverno a Parigi - Il Transatlantico « Général Chanzy » naufragato tragicamente in vista delle Baleari - Gli scogli di Ciudadela (Isole Baleari) presso cui il « Général Chanzy » affondò . . . 157
Esercitazioni al Poligono della Cagnola del nuovo Corpo dei Volontari studenti - Il nuovo dirigibile austriaco del luogotenente Wallach per il trasporto dei passeggieri - Concorso ippico di Firenze: un gruppo di concorrenti - Una « figura » eseguita al concorso ippico di Parigi - L'ex corridore ciclista Van den Born su biplano Farman compie il percorso da Chalons a Reims e ritorno - La Mostra di motori per navigazione ed aviazione al Giardino zoologico di Berlino - Rougier vola al disopra della Baia di Monaco - I due famosi equipaggi studenteschi di Oxford e di Cambridge che disputarono anche quest' anno lo storico *Match*: Equipaggio di Oxford 212
L'ex Presidente degli Stati Uniti, Teodoro Roosevelt, a Venezia - Re Alberto del Belgio si reca ad inaugurare l'Esposizione di Bruxelles - Ciò che rimane di un bip'ano Voisin - I residui di un aeroplano Farman - Le rovine degli hangars - La catastrofe dello Zeppelin II avvenuta il 23 aprile a Limburg - L'hangar per dirigibili Siemens Schuckert a Biestorf - Il dirigibile militare inglese distrutto il 23 aprile ad Alder-

shot - Inaugurazione della IX Esposizione d'arte a Venezia - Il Duca degli Abruzzi accompagnato dall'on. Fradeletto si reca ad inaugurare l'Esposizione 274
Westminster Hall, ove il corpo di Edoardo VII riposa dopo le famose esequie - L'aviatore Hauvette Michelin che si uccise recentemente durante un volo all'aerodromo di Lione urtando col suo Antoinette contro un pilone della pista - Veduta generale della miniera di Witehaven teatro del terribile e noto disastro - Wienczlers su monoplono Antoinette passa su Strasburgo diretto verso la cattedrale - Arrivo alla stazione centrale di Milano della Missione Ottomana - Una malinconica asta - I resti dell'aeroplano di Delagrange messi in vendita nel palazzo degli incanti a Parigi - I reali d'Italia in Sardegna - Il varo a New York della Dreadnought americana « Florida » - I reali lasciano il porto di Cagliari - Commemorazione del 5 maggio 1860 allo scoglio di Quarto 329
Gli effetti delle recenti inondazioni in Svizzera - Luigi Blériot durante il suo periodo di servizio quale ufficiale riservista si è recato a presentarsi in caserma giungendo per levie dell'aria col suo monoplano - L'aviatore Taddeo Robl, ex campione ciclista perito a Breslavia il 18 giugno per una catastrofe d'aeroplano - Il nuovo monoplano Requillard - Lo stato dei lavori di costruzione del campanile di S. Marco - « Nuage » il vincitore del Grand Prix di Parigi - Arrivo a Napoli di S. A. il Conte di Torino, reduce dalle caccie africane - I resti del « Deutschland » (dirigibile Zeppelin II) dopo la catastrofe del 28 giugno nella foresta del Teutoburgo . . . 383
L'aerodromo di Milano - Gli Hangars in costruzione - I fossati del campo sono ricoperti di assi e poi di terra - I lavori per le tribune - Meeting automobilistico di Boulugne - Giuppone su vetturetta Peugeot guadagna il premio Crouy, arrivando primo nella corsa in salita dei 500 metri - Willy Pöge, il vincitore della coppa dello Czar a Pietroburgo, su vettura Mercedes - Arrivo di Jenatzy su Pipe, primo della corsa in salita per vetture da turismo - Il nuovo hangar per dirigibili in Dessau - Nuovo palazzo della Ambasciata italiana a Parigi - Manovra di dirigibili militari francesi sul terreno di Issy-les-Moulineaux - La fornace di Solaro ove più terribilmente imperversò il ciclone - I depositi della Ferrovia Nord a Saronno - Saronno: le rovine delle « Machine Fabrique » 441
L'Imperatore Francesco Giuseppe partecipa a cavallo all'ultima grande rivista militare - Inaugurazione del concorso annuale dei veicoli industriali a Parigi - Il Presidente della Repubblica francese visita a Berna il palazzo del Governo Federale - L'aviatore ed architetto americano Moisant giunto a Calais gira attorno al Semaforo per dirigersi verso l'Inghilterra - La scuola italiana di aviazione a Pordenone - La nave « Mainz » con la quale venne compiuto un viaggio di ricognizione per preparare il prossimo tentativo del dirigibile Zeppelin al Polo Nord - Il dirigibile Usuelli - Miller che ha volato sopra Torino il 10 agosto - La prima vittima italiana dell'aviazione, il tenente Vivaldi-Pasqua - L'aviatore De Bader rimasto vittima d'un grave accidente - Rovine del Padiglione francese - Veduta generale del disastro - Padiglione inglese distrutto . 497
Il « Morning Post » il più grande dirigibile semirigido del mondo costruito in Inghilterra coi fondi d'una sottoscrizione nazionale - Nella corsa podistica della mezz'ora a Napoli, Pagliani batte il récord italiano dei 9 chilometri - Il nuovo dirigibile militare italiano « 2 bis » a Bracciano - Il celebre corridore Giosuè Giuppone morto tragicamente a Boulugne-sur-Mér il 16 settembre u. s. - Il dirigibile Zodiac partecipante alle grandi manovre dell'esercito francese passa al disopra di Grandvilliers - La costruzione di un lago artificiale a Castiglione de' Pepoli - Il fallito Raid Parigi Bruxelles - Mahieu alla partenza da Issy-les-Moulineaux - L'aviatore Poillot morto recentemente per un accidente di aeroplano a Chartres - L'aviatore Cattaneo su monoplano Blériot vola sopra il Duomo di Milano, il 23 settembre u. s. - Zuccarelli su « Ispano-Suiza » alla voltata della Fourche - L'arrivo di Zuccarelli, vincitore della coppa 554
La navicella del dirigibile Morning-Post - Il dirigibile Morning-Post, prima di partire per il suo raid aereo - Il dirigibile militare italiano « 2 bis » all'hangar di Campalto - Regate di Ancona - Gara R. Marina: L'equipaggio della Agordat vince la coppa del Comitato - La « Quattro » della « Diadoro » di Zara vince la coppa « Ancona » - Congresso degli studenti delle Scuole Superiori ad Ancona: gli studenti escono dal Municipio - Il capitano Madiot, morto a Douai per una catastrofe da aeroplano - Il Principe ereditario di Germania alla caccia imperiale di Daeberitz - Il canotto « Tellier » di proprietà del Re del Siam morto recentemente - Casamicciola: L'aspetto desolato della Piazza del Municipio - Le Autorità visitano le rovine di Casamicciola - Cetara - Enormi macigni rotolati dalla montagna dalle forze alluvionali . . 610
La nuova inondazione di Parigi 641
Istantanee italiane 662
Dopo una corsa ciclistica femminile - Zanti batte Dorando - Pavesi vince la marcia dei 100 km. - La consegna delle bandiere alle navi di battaglia - Imbarco a Genova del principe ereditario di Germania per l'Oriente - Chanuto - Museo d'aerologia - L'areoplano Vedo Velli - Il Messico in rivolta - Paesaggio messicano - Un reggimento di fanteria in una via di Messico 665

ASSEMBLEE E SEDUTE.

Verbale di Seduta " Albo notanda lapillo ,, ... 9
La prima Seduta della Delegazione Romana 52
Comunicati e notizie del Touring (Gennaio) VIII
Idem (Febbraio) VII
Comunicati ufficiali 164
Assemblea generale ordinaria (Marzo) I
Assemblea generale ordinaria . 213
Comunicati ufficiali (Aprile). . X
» » (Maggio) . XII
Due fatti nella vita sociale del Touring ed il loro significato 351
Comunicati ufficiali (Luglio) . IX
Idem (Agosto) IX
Idem (Settembre) X

AUTOMOBILISMO.

Nuovi " Fiacres ,, automobili a Parigi 45
Il nuovo regolamento per le automobili 50
Le strade ed il nuovo regolamento sulla circolazione dell'automobile 81
La Mostra Torinese d'automobilismo 182
Intorno alla preparazione di una nuova legge sulle automobili . 326
A proposito del nuovo regolamento per l'applicazione della tassa sulle automobili . . . 328
Circolazione degli automobili (Luglio) IX
Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici per gli automobili che si recano all'estero (Agosto) VIII
Il regolamento per l'applicazione della legge sulla tassa delle automobili, velocipedi e motocicli 553
La corsa automobilistica in salita dal Côte Gaillou 608
La riapertura dei « Salons de l'Automobile » VIII

BIBLIOTECA.

Rubrica (mese di Gennaio) . . III
Idem (» » Febbraio) . . II
Idem (» » Marzo) . . . 156
Idem (» » Aprile). . . VI
Idem (» » Maggio) . . IV
Idem (» » Giugno) . . VI
Idem (» » Luglio) . . II
Idem (» » Agosto) . . IV
Idem (» » Ottobre) . . V
Idem (» » Dicembre). . VIII

CACCIA.

Le grandi Cacce a cavallo in Inghilterra 189
La Caccia in Italia 507
Per la caccia in Italia e per i cacciatori italiani 661

CARTA D'ITALIA DEL TOURING.

Per la Carta d'Italia del Touring 59

CICLISMO.

Le corse ciclistiche 248
Il II giro d'Italia ciclistico . . 321
Il sesto giro ciclistico di Lombardia 654

CARTELLI INDICATORI.

Nuove offerte (Febbraio) . . . IX
Cartelli indicatori 151
Nuove offerte (Aprile) XII
Nuove sottoscrizioni (Maggio) . XII
» » (Giugno) . XI
» » (Luglio) . XII
» » (Agosto) . XI
» » (Settemb.) XVII
Cartelli indicatori (Ottobre) . XVII
Nuove sottoscrizioni (Novembre) XIX
» » (Dicembre) XXIII

CONCORSI.

I premiati al concorso fotografico per la propaganda in favore del rimboschimento 515

CONGRESSI.

Congresso geografico di Palermo 352
Il II Congresso della strada a Bruxelles 491

CONSULENZA LEGALE.

Automobili a corsa eccessiva (Agosto) XII
Dieci contravvenzioni automobilistiche innanzi alla Camera dei Deputati 570
Circolazione delle Automobili e dei Motocicli in prova (Novembre) XVII
Automobili - Contravvenzioni (Dicembre) XIV

ELENCO DEI CANDIDATI.

Elenco Gennaio XIII
» Febbraio XIII
» Marzo 169
» Aprile XIV
» Maggio XIV
» Giugno VIII
» Luglio XIV
» Agosto XIV
» Settembre XIV
» Ottobre XX
» Novembre XXI
» Dicembre XXIV

ESPOSIZIONI.

Esposizione di Bruxelles . . . 14
» di Torino 1911 100, 395, 648
» di Buenos Ayres 1910 101
» di Bruxelles 1910 102, 357
La Mostra Torinese d'Automobilismo e d'Aviazione 182
Un'esposizione provinc. istriana 356

FERROVIE.

Le Ferrovie Metropolitane . . 115
La "Direttissima Roma-Napoli" 375
Le Ferrovie Funicolari . . . 421
Una nuova Ferrovia in Valsugana 486

FOTOGRAFIA.

Ai Soci Fotografi 171
I Premiati al concorso fotografico per la propaganda in favore del "Rimboschimento" 515

GEOGRAFIA, CARTOGRAFIA.

Note Geografiche 145
La tristezza d'una Carta geografica e la bontà d'una Montagna 303
Cartografia primitiva 306
Il concetto geografico da Omero a Cristoforo Colombo . . . 587

IGIENE E SCIENZA MEDICA.

Rassegna d'Igiene 52
Idem 154
Idem 218
Idem 254

INFORMAZIONI.

In giro pel mondo 54
Rubrica (Febbraio) 107
» (Marzo) 158
» (Aprile) 219
» (Maggio) 275
» (Giugno) 331
» (Luglio) 387
» (Agosto) 443
» (Settembre) 499
» (Ottobre) 555
» (Novembre) 614
» (Dicembre) 667

IPPICA.

L'Ippica in Italia 255
Ippica d'altri tempi 353
» di nuovo genere . . . 418

LEGISLAZIONE E STATISTICA.

Il Turismo nella Legislazione e nella Statistica (Gennaio) . . I
Id. Febbraio 106
Id. Marzo 153
Id. Aprile 204
Id. Maggio 260
Id. Giugno 324
Intorno alla preparazione di una nuova legge sulle automobili . 326
Il Turismo nella Legislazione e nella Statistica 442
Il Regolamento per l'applicazione della legge sulla tassa delle Automobili, Motocicli e Velocipedi 553
Il nuovo regolamento sulla larghezza dei cerchioni delle ruote in relazione al carico dei Veicoli (Novembre) XIV

MODA.

La Moda nella Vita e nell'Arte Italiana 31
Appunti di Moda Sportiva . . 46
La Moda alle Corse 205
Mode Femminili di Stagione . 298
La Moda Autunnale a Parigi . 609
La Moda invernale 620

MONUMENTI.

Un nuovo Monumento commemorativo dell'Aviazione . . . 47
Il Turismo ed i grandi Monumenti Italiani 82
La scoperta di un nuovo Monumento megalitico nelle Puglie 176

MOTONAUTICA.

Varie di Motonautica 149
La partecipazione del T. C. I. ai festeggiamenti Comm. del 1911 232
Le gare Motonautiche di Monaco 261
La Crociera Torino - Venezia - Roma 406
Un premio del conte Orazio Oldofredi per la Crociera Venezia - Roma 424
A proposito della Crociera Motonautica Torino - Venezia-Roma 494
Per la Crociera Motonautica Torino-Venezia-Roma 543
La nostra Crociera 1911 giudicata dagli inglesi 557
Le crociere motonautiche internazionali 653

NAVIGAZIONE INTERNA.

La Gita del Club Nautico Milanese a Pavia, al Ticino ed al Po. 208
Escursione dei Soci della «Propaganda Nautica sul Ticino» . 428
La «Lega Navale» sul Ticino e sul Po da Pavia a Piacenza . 429

NECROLOGI.

Un lutto in famiglia: La morte del prof. dott. Ambrogio Mori 382
Tre grandi figure scomparse: Abba, Tolstoi, Mosso . . . 663

ONORIFICENZE AL TOURING.

La coppa Challenge del Comitato Internazionale Olimpico al Touring Club Italiano 437
Due Solenni Onorificenze al Touring Club Italiano 574

PREMI DI BENEMERENZA.

Per Roma e per Torino nel 1911. Per la Carta d'Italia del Touring 59
Estrazione di Premi pei Soci Benemeriti del 1909 (Marzo) . . I

PUBBLICAZIONI.

Per la Redazione delle opere di propaganda «Per il bosco e per il pascolo» 13
Stato di distribuzione delle pubblicazioni ai soci del 1910 (Febbraio) VIII
Pubblicazioni in distribuzione a soci 166
L'Annuario dell'Automobilismo - l'Annuario Generale 1910 (Giugno) V
I Annuario dell'Aeronautica del Touring (Settembre) . . . IX
Errata-corrige dell'Annuario 1910 dell'Automobilismo, del Ciclismo e dei Trasporti moderni (Settembre) X
Primo Annuario dell'Aeronautica (Ottobre) XV

QUOTE SOCIALI.

Pagamento della Quota 1910 . . VII
» » » 1911 . . 563

RIMBOSCHIMENTO.

Un verbale di Seduta «Albo notanda lapillo» 9
Fondazione «Teresio Borsalino» per conferenze di propaganda «Per il Bosco e per il Pascolo» 350
I premiati al Concorso Fotografico per la Propaganda in favore del Rimboschimento . 515

RIVISTA DELLE RIVISTE.

Rubrica Mese di Gennaio . . . 44
» » Febbraio . . 150
Precauzione contro il fuoco all'Esposizione di Roma (Ottobre) XIV
Lo sciopero ferroviario in Francia 586
La deportazione dei cani a Costantinopoli 594

SOCI.

Ai nuovi Soci VII
Ai Soci Fotografi 171
Assicurazione dei Soci del T. C. I. contro gli infortuni e responsabilità civile verso terzi . . . 50

Raccomandazioni e Norme ai Soci (Settembre) XVII
Tre vive raccomandazioni ai Soci (Novembre) X
Ai Soci (Dicembre) VII

SOCI BENEMERITI.

Febbraio IX
Marzo 167
Aprile XIV
Maggio XIII
Giugno XII
Luglio XIII
Agosto XIII
Settembre XVIII
Ottobre XX
Dicembre XXIV

SOCI QUINQUENNALI.

Gennaio X
Febbraio IX
Marzo 167
Aprile XIII
Maggio XIII
Giugno XIII
Luglio XIII
Agosto XIII
Settembre XVIII
Ottobre XX
Novembre XXI
Dicembre XXIV

SOCI VITALIZI.

Gennaio XIII
Febbraio XIII
Marzo 169
Aprile XIV
Maggio XIV
Giugno XIII
Luglio XIV
Agosto XIV
Settembre XIX
Ottobre XX
Novembre XXI
Dicembre XXIV

STRENNE DEL TOURING.

Scheda di ordinazione delle Strenne del Touring (Gennaio) . . XI
Strenne del Touring 666

TASSE E DOGANE.

La diminuzione dei Dazi sui Petroli e le sue conseguenze (Aprile). VIII
Tassa sui Motocicli, Velocipedi Automobili (Luglio) VIII

TASSA SUI VELOCIPEDI.

Per nuova riduzione della tassa sui velocipedi 566
Tassa sui Motocicli, Velocipedi, ed Automobili (Luglio). . . VIII

TURISMO AEREO.

Commissione Nazionale di Turismo Aereo IV
Commissione Nazionale di Turismo Aereo 104

TURISMO NAUTICO.

Camping Nautico 371
Un battello ad eliche aeree . . 48
Una macchina anfibia per uso militare 49
Le feste nautiche di Monaco . 206
La gita del Club Nautico Milanese a Pavia, al Ticino ed al Po. 208
Escursioni dei Soci della « Propaganda Nautica sul Ticino » 428
La « Lega Navale » sul Ticino e sul Po da Pavia a Piacenza . 429
Popoliamo le nostre vie d'acqua 657

UFFICI DEL TOURING.

Nuovi Uffici Succursali del T.C.I. (Settembre). XVII

VARIE D'ATTUALITÀ E DI SCIENZA.

Una macchina anfibia per uso militare 49
I Circuiti Aerei dei pianeti e delle comete 139
La Carovana Naz. Comm. della Spedizione dei Mille. . . . 227
La partecipazione del T.C.I. ai festeggiamenti commemorativi del 1911 232
Dimensioni comparate dei principali ordigni di locomozione . 266
La coppa Challenge del Comitato Olimpico al Touring Club Italiano 437
I Fari 438
Roma nel 1911 458
Il Turismo dei Popoli 453
Le terre della bellezza e della sventura. 563
Il meccanismo ferroviario di un porto 575
La posta pneumatica a Milano . 582
I giardini zoologici 629

VIABILITÀ STRADE E VALICHI.

Le strade italiane e la circolazione automobilistica. . . . 44
Le Strade ed il nuovo Regolamento sulla circolazione delle Automobili 81
I benemeriti della viabilità (Febbraio). VIII
Quale delle tre? 301
Notiziario delle comunicazioni in Italia (Giugno). II
Il Ministro Sacchi ed il Touring per il miglioramento delle strade 490
I valichi in Ottobre (Ottobre) . XII
Per le traverse interne agli abitati delle strade nazionali e provinciali (Novembre) . . . XV
Le vie italiane di riconquista del Garda 339

VIAGGI TURISTICI SPORTIVI ED ESPLORAZIONI.

La Patria adottiva 67
La Carovana Naz. Comm. della Spedizione dei Mille. . 227, 339
Nel basso « Ferrarese » . . . 270
La tristezza d'una carta geografica e la bontà d'una montagna 303
Nuove lettere d'una viaggiatrice: Da Milano alle Alpi 425

VISITE ALLA SEDE DEL TOURING.

L'on. Enrico Ferri visita il Touring (Aprile) VIII

V. C. A.

Per i V.C.A. (Settembre). . . XII

VOTAZIONI.

Verbale di scrutinio delle schede di votazione del Bilancio 1909 e per l'elezione di 6 Consiglieri e di 3 Sindaci (Luglio) . . . XI

Indice per Autori.

Baldacci Antonio 530
Barbarani Berto. 235
Baroni Isidoro 139
Bedeschi prof. G. . . 123, 275, 289, 331, 483
Belotti Avv. Bortolo 326
Bertarelli prof. E. 195
Bertarelli Luigi Vittorio 1, 9, 59, 339, 350
Bevione Giuseppe 26, 189
Bianchi Icilio 367
Bisi Albini Sofia . . . 299, 535
Bonardi Italo 375
Bougrani Primo 660
Cappa Innocenzo 67
Carpani Silio 31, 75, 127, 248, 283, 353, 419, 524, 595
Cinque ing. Vittorio 635
Clerici dott. Alessandro . . . 37
Cotronei A. 255
De Angelis Alberto . . 458, 539
De Marchi Attilio 183
Direzione Generale e Consiglio del T. C. I. 232
Forlanini ing. E. 24
Fraccaroli Arnaldo. 395
Gamba prof. Pericle 571
Gottardi Vittorio 407
Grioni Umberto 507, 661
Imbastaro Giuseppe . . . 289, 621
Lazzareschi E. 451
Majnoni Fabio 261, 391
Martorelli Giacinto. 629
Masetti Luigi 301
Mazzini Ubaldo 670
Mercanti Arturo. 15
Molli dott. Giorgio 92, 133, 199, 225, 280, 336, 447
Mori dott. prof. Ambrogio . . 241
Mori Assunto 306
Picco Francesco. 485
Salvaneschi Nino . . . 413, 643
Scarlatti Americo . . 223, 278 333
Schiavi Alessandro. . . . 87, 403
Scotti dott. Gaetano . 425, 499, 656
Serao Matilde 379
Stoppani P. 360
Tajani Filippo 115, 278, 431, 575
Ventrella ing. Gaetano . . . 176
Vicenzoni Guido 315
Vimercati A. 371
Ward John W. 567
Zambaldi Silvio. . . . 471, 516

carsi alle imbarcazioni a remi, a vela e via dicendo. Deschamp, Motogodille, Ducapson e diversi altri avevano esposto motori di tale tipo.

Nel complesso la mostra è riuscita interessante e fu attentamente visitata dalla folla accorsa per ammirare gli areoplani.

— *Per la coppa dei sei metri.* — Il *Regio Verbano*. *Yacht Club* ha sfidato il *Club Nautique* di Nizza per la Coppa dei sei metri detenuta dalla detta Società per merito di *Cesarina* di Barral che vinse la detta Coppa per due anni consecutivamente.

— Il *challengen* italiano si chiamerà *Vampa* ed è di proprietà del marchese Ferrero di Ventimiglia, e dal signor Conelli De Prosperi ambedue noti *sportsmen* di Torino.

— *Il giro del mondo.* — A Sidney in Australia è giunta la *yawl* di nove tonnellate *Pandora* proprietà di due arditi dilettanti, uno australiano e l'altro inglese, i quali si propongono con tale navicella di fare il giro del mondo. La *yawl* misura m. 11,20 di lunghezza e m. 4,20 di larghezza. Se riuscirà nell'impresa sarà il più piccolo natante che avrà compiuto il giro del mondo perchè *Spring* il *yacht* del capitano Slomm che già compì la prodezza era di qualche poco più grande.

— *Per la Coppa d'Italia.* — Si dice che S. A. R. il Duca degli Abruzzi abbia intenzione di portare la sfida con un otto metri, che sarebbe costrutto a Voltri, per la Coppa d'Italia.

— *Il Congresso della navigazione automobile.* — A Parigi alla fine dello scorso mese ha avuto luogo il Congresso dell'Associazione Internazionale dello *Yachting Automobile*. L'Italia vi era rappresentata dal conte Brunetta d'Usseauses. Vi erano delegati francesi, inglesi, tedeschi, americani, svedesi, austriaci, olandesi, belga, monegaschi e svizzeri.

Per i *racers* ed i *cruisers* da corsa venne riconfermata la misurazione attualmente in vigore (Monaco).

Per i *cruisers* veri, cioè destinati a vere crociere si ebbe dibattito fra i tedeschi e gli svedesi, e si decise che per il 1911 gli organizzatori porteranno o velieri dell'una o dell'altra formula a piacere.

Navigazione

— *Una nave italiana a motore.* — Venne varata ad Ancona una nave a motore destinata ad un regolare servizio di merci e passeggeri fra la costa Adriatica dei due versanti. E' la prima nave italiana del genere.

— *Il « Preussen ».* — La più grande nave a vela, il *Preussen*, dopo un investimento col postale *Brighton*, dal quale usciva senza danni gravi, si dirigeva a rimorchio verso il Porto di Dover, quando per la violenza del vento si spezzarono i cavi di rimorchio ed il *Preussen* fu gettato su di un basso fondo a levante del porto militare.

Subito si organizzarono soccorsi, lanciando razzi con funi, e portando a terra alcuni passeggeri. L'equipaggio cogli ufficiali ed il comandante, rimasero a bordo onde tentare di salvar la nave.

Il *Preussen* è il maggiore veliero del mondo. Misura in lunghezza m. 124, è largo m. 16,40, e a pieno carico pesca m. 8,25 circa. Il suo registro è di 5081 tonnellate e la portata a pieno carico di circa 8000 tonnellate. Venne costruito a Geestemunde nel 1902.

La particolarità del *Preussen* consiste nell'essere armato con cinque alberi tutti a vele quadre: trinchetto, tre alberi di maestra, cioè maestra, contro maestra e contro contro maestra, o meglio primo, secondo e terzo di maestra — manca una nomenclatura ufficiale per queste alberature insolite — e mezzana. Eravi in mare una goletta americana a sette alberi, maggiore di alquanto del *Preussen*, ma questa fu ridotta a pontone, come quasi tutti i grandi velieri nord-americani. Questi pontoni si

PETROLI D'ITALIA

Miniere Petrolifere proprie
Raffineria a Fiorenzuola d'Arda

MILANO
Via Andegari, 12

Benzine per Automobili

Petrolio per illuminazione - Benzine industriali

caricano di carbon fossile o di minerale, e un piccolo rimorchiatore li trascina lungo le coste. Essi sono quasi tutti in servizio fra Norfolk, Filadelfia, i porti carboniferi insomma e Boston.

Dopo il *Preussen*, la massima nave armata a vele quadre, diverrà il *Potosi*, del medesimo armatore e di tonnellate 4026.

Il *Preussen* era in viaggio da Cuxhaven per Valparaiso, ed era ripartito per le sue rapide traversate, avendo compiuto persino in 75 giorni quel medesimo viaggio.

Questi colossali velieri, fra i quali parecchi francesi, navigano generalmente dall'Europa al Chile od alla California (S. Francisco).

— *Sul Mar Morto.* — Da qualche tempo è in servizio a disposizione dei turisti una graziosa lancia motore sul Mar Morto. Essa costituisce un comodo piccolo *yacht*, che a quanto consta non è mai inoperoso.

— *La traversata dell'Atlantico ridotta di sei ore.* — Colla entrata in servizio dei nuovi colossi della White Star Line, *Olympic* e *Titanic* sarà attivato il nuovo scalo di Montauk Point, l'estremità di Long Island che si slancia, sottile striscia di terra, in pieno Atlantico. A Montauk Point, la Pensylvania Rail Road preparerà treni espressi velocissimi che porteranno la posta, i passeggeri ed il bagaglio loro, a New York in circa tre ore. Si calcola che in questo modo la durata del viaggio venga ridotta, per New York, di almeno sei ore. Infatti i più veloci transatlantici impiegano circa otto ore da Montauk-Point alle banchine di Manhattan, gli altri circa dodici, ma ciò in condizioni di tempo molto favorevoli. La nebbia o la semplice foschia, obbligando i piroscafi a rallentare spesso nel tratto di mare frequentatissimo e nei canali d'accesso a New York.

I vapori, sbarcata la posta e i passeggeri, al nuovo scalo, potrebbero poi recarsi senza forzare la velocità ai *docks* di New York, dove lascerebbero gli emigranti, e il loro carico.

— *Le casualità e le vittime del mare.* — Il *Board of Trade*, ha pubblicato i dati relativi alle casualità del mare dal 1 luglio 1908 al 30 giugno 1909. Esse ascendono a 733 perdite totali di navi; 2219 seri incidenti e avarie alle navi e 7698 casualità minori.

Le vite umane perdute, o considerate tali, ascendono a 4738. Fra queste 998 marinai e 608 passeggeri perirono per naufragio o accidenti alle navi; 40 passeggeri e 623 marinai furono vittime di accidenti personali; mentre le malattie mieterono 1254 marinai e 1285 passeggeri.

A tutto rigore adunque le vere vittime del mare ascendono solamente a 1606 in tutto, cifra insignificante in confronto alla enorme quantità di persone che ogni anno varcano i mari. Il disastro maggiore di questo periodo fu il naufragio del piroscafo *Ying-King* di Hong-Kong con 412 passeggeri e 11 marinai. Anche lo scorso anno l'*Albatross* pure di Hong-Kong, aveva dato il massimo contingente di vittime con 158 naufraghi. Nel totale suesposto sono comprese quattro navi scomparse, dei velieri, con 47 persone a bordo.

Non è ancora completa la statistica dei salvataggi compiuti nel medesimo periodo di tempo. Sulle coste delle isole inglesi si salvarono 2549 vite umane; 249 delle quali cogli apparati a razzo lanciati da cannoncini; 303 dai *life-boats;* 264 dai battelli guarda-coste e pescatori; 590 da navi di passaggio e infine 1001 salvaronsi colle barche e mezzi di bordo. E' nota finora la cifra di altri 5271 salvataggi compiuti in altre parti del mondo, delle quali 106, con razzi e funi lanciate da terra, 84 da *life-boats;* 1067 da navi di passaggio e 2796 coi mezzi di bordo.

La cifra dei salvataggi è difficile a stabilirsi, per mancanza di controllo in molti paesi.

— *Per il Brasile Settentrionale.* — Il Lloyd Brasilero, che ha acquistato un numeroso e ottimo materiale a doppia elica, inaugura un nuovo servizio da Lisbona e Leixoes (Oporto) per Para e Maranham. Date le condizioni dei porti amazzo-

GIRO D'ITALIA 1910 GIRO DI FRANCIA
(Isolati)
Giro d'Italia "al Mare, ai Monti, ai Laghi"
Paris - Roubaix Milano - S. Remo Circuito di Brescia
Coppa Bastogi Circuito di Romagna Coppa Val d'Olona
Corsa Nazionale XX Settembre (Roma - Napoli - Roma)
1000 altre piccole vittorie, e il favore del mondo ciclistico proclamano sempre Re dei pneumatici
DUNLOP
THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE Co. (Cont.) Ltd.
Via G. Sirtori, 1A = MILANO = Telefono 12-70

nici i piroscafi non eccedono le 3500 tonnellate; però questa sarà la linea migliore dell'Europa a quelle regioni.

— *Un nuovo gigante.* — La Cunard Line ha completato i piani per il suo nuovo tipo di piroscafi. Saranno lunghi esattamente mille piedi (m. 304,80) il loro registro sarà di 50 000 tonnellate e la forza delle macchine di 90 000 HP. Il consumo quotidiano ascenderà quindi a circa due mila tonnellate di carbone; la velocità si prevede prossima a 30 nodi (chm. 55,500).

— *Il ricupero della « Maine ».* — E' vivo ancora il ricordo della catastrofe avvenuta all'Avana il 15 febbraio 1907, quando per improvvisa esplosione, la corazzata americana *Maine* colava in quel porto, con circa 250 vittime fra il suo equipaggio. Si parlò di una macchina infernale appostavi dagli spagnoli irritati dalla presenza di quella nave in porto che incoraggiava gli insorti, e con assai maggiore probabilità si attribuì la grande sciagura ad uno scoppio di polveri, analogo a quello che alcuni anni dopo doveva avvenire a bordo della *Jena* a Tolone. In ogni modo il disastro della *Maine*, contribuì moltissimo a render popolare agli Stati Uniti la guerra colla Spagna.

Ora sono iniziati i lavori di ricupero, d'accordo fra il Governo cubano e quello degli Stati Uniti, che ha votato 300 000 dollari per le spese; il Governo spagnolo fu invitato a mandare un delegato, volendosi far piena luce sul misterioso incidente. Si spera che per il prossimo anniversario della catastrofe il mistero possa essere risolto dall'esame della nave rimessa forse per allora a galla.

Furono proposti venti progetti per tale ricupero e fu prescelto quello della O' Rouke Construction C. di New York, che intende sollevare la nave con una specie di culla in cavi di acciaio, senza alterarne lo stato attuale, cioè identico a quello dopo l'esplosione, salvo l'azione del tempo e dell'acqua.

— *Il più grande « yacht » a motore.* — Secondo la *Shipping Illustrated* il più grande *yacht* a motore sarebbe l'*Allegro* di 197 tonnellate lorde e 130 di registro netto, lungo m. 38,10, largo 6,10, alto 4,26, con una pescagione di 2. L'*Allegro* è mosso da due eliche sulle quali agiscono tre macchine White e Middeton a gazolina, da 4 cilindri e 4 cicli di 120 HP ciascuna, che imprimono allo *yacht* la velocità di 15 nodi per ora (chm. 28 circa), col consumo di 370 litri di gazolina per ora, essendo la provvista totale di 26 000 litri, suddivisi entro 24 piccole tanche, fra di loro connesse da opportune tubazioni; la provvista d'acqua dolce è di 25 000 litri. Una quarta motrice serve alla luce elettrica e alle diverse pompe, mulinelli delle ancore, ecc.

Il personale dell'*Allegro* è di 12 persone in tutto: capitano, pilota, due meccanici, quattro marinai e quattro altre persone fra cucina, dispensa e servizio. L'*Allegro* è proprietà del Colon, James Elverson editore del giornale *Inquirer* di Philadelphia, lo scorso ottobre era all'ancora a Baltimora. Ha l'aspetto d'una torpediniera, con una casetta centrale, un solo fumaiolo, e nessuna alberatura.

Telegrafia

— *Importante modificazione alla telegrafia Morse.* — In seguito a disposizioni del Ministero delle Poste e dei Telegrafi, in questi giorni sono stati iniziati esperimenti di telegrafia Morse, applicando uno speciale aggruppamento delle batterie dal quale si prevede con certezza il servizio e l'economia dell'esercizio trarranno notevoli vantaggi. Identicamente a quanto si faceva un tempo per ogni posto telefonico, tutti gli uffici di un circuito telegrafico avevano una propria batteria; e siccome l'energia occorrente per far funzionare un'apparecchio telegrafico è assai superiore a quella richiesta pel funzionamento di un apparecchio telefonico, così ogni ufficio doveva tenere un numero considerevole di elementi, i quali oltre a richiedere una dispendiosa manutenzione erano causa d'inconve-

Gambali inglesi

per

UFFICIALI
AUTOMOBILISTI
MOTOCICLISTI
SPORTMANN

Pratici e razionali

UNICO DEPOSITO

PREMIATA

Stivaleria Colombo

MILANO

Via Carlo Alberto, N. 28

Pyramidon

RACCOMANDATO da AUTORITÀ MEDICHE

come il **miglior rimedio** di **effetto assolutamente sicuro, pronto** contro i **dolori di capo** di ogni natura, **emicrania, mal di denti, dolori nevralgici** e **reumatici,** e come **sedativo** negli **accessi asmatici.**

IL PIRAMIDONE

sopprime i dolori che accompagnano i disturbi periodici delle signore e delle ragazze. Il miglior rimedio contro la febbre nell'influenza, raffreddori, tisi, tifo, malaria, ecc.

Flaconi originali di 20 tavolette da gr. 0.1 a L. 1 al flac. da 100 tavolette L. 3.50 al flac.

Si trovano in tutte le farmacie.

Soc. Ital. Meister Lucius & Bruning

MILANO, via M. Pagano, 44

nienti, specie quando la batteria non veniva tenuta con cura scrupolosa.

L'Amministrazione telegrafica, a somiglianza di quanto si è fatto in altri Stati, ed estendendo un esperimento che da molti anni è stato fatto anche a Milano, ha adottato il sistema della « corrente continua » per cui nei circuiti brevi della provincia e per quelli delle succursali, nei quali trovansi tre o quattro uffici inclusi, l'ufficio centrale soltanto è quello che invia la corrente sul circuito, la quale lo percorre costantemente — sciupando materiale di pila anche quando il circuito è inattivo.

Il signor Pasquale Fasilla, direttore aggiunto presso la Direzione milanese delle costruzioni telegrafiche e telefoniche, ebbe la genialissima idea di collegare le polarità omonime della batteria dell'ufficio centrale e dell'ultimo ufficio che ora nei circuiti a corrente continua sono disposti in serie; ed essendo le batterie della medesima forza (forza elettro-motrice) esse si equilibreranno e nessuna corrente percorrerà il circuito, quando gli uffici non trasmettono.

Un manipolatore speciale, del resto assai semplice, mettendo in comunicazione la linea colla terra chiude in circuito le due parti nelle quali rimane divisa: perchè così facendo il manipolatore riunisce, per esempio, le polarità positive e negative che gli uffici estremi mettono alla terra.

Siamo informati che l'esperimento ha dato ottimi risultati.

— *Riduzione della tariffa telegrafica interna.* — Crediamo di fare cosa utile ai nostri lettori riportando qui le norme per l'applicazione della nuova tariffa telegrafica entrata in vigore il 1 dicembre corrente:

La nuova tariffa è la seguente:

1. Telegramma ordinario: Tassa di 60 centesimi fino a 10 parole, più 5 centesimi per ogni parola oltre le 10.

2. Telegrammi urgenti: Tassa di L. 1,80 fino a 10 parole, più 15 centesimi per ogni parola oltre le 10.

3. Vaglia telegrafico ordinario: Tassa fissa 60 centesimi, più 5 centesimi per ogni parola aggiunta dal mittente.

4. Vaglia telegrafico urgente: Tassa fissa L. 1,80 più 15 centesimi per ogni parola aggiunta dal mittente.

5. Telegrammi ordinarî contenenti unicamente notizie destinate alla pubblicità, diretti a giornali od agenzie dalle ore 21 alle ore 6: Tassa di 60 centesimi fino a 20 parole, più 5 centesimi per ogni due parole aggiunte oltre le 20.

Per calcolare le tasse dei telegrammi si può fare in questo modo:

Telegrammi ordinari: La tassa si ottiene in soldi aumentando di due il numero delle parole; così per un telegramma ordinario di 29 parole la tassa è di L. 1,55 (31 soldi).

Telegrammi urgenti: La tassa è uguale al triplo di un telegramma ordinario di egual numero di parole.

Telegrammi della stampa a tariffa ridotta: La tassa si ottiene in soldi dividendo per due il numero delle parole aumentato di quattro, e tenendo presente che se il telegramma contiene un numero dispari di parole, si deve considerare il numero pari immediatamente superiore, così per un telegramma di 64 parole la tassa è di L. 1,70.

(64+4=68: 2=34 soldi) per un altro di 103 parole la tassa è di L. 2,70 (103=104+4=108 : 2=54 soldi).

Si tenga presente che è abolita la speciale tariffa vigente pei telegrammi nell'interno della città; dal 1 dicembre i telegrammi suddetti sono soggetti alla tariffa dei telegrammi ordinarî, di cui al numero uno; essi però continueranno ad essere trattati come urgenti.

E' anche abolita la tariffa ridotta in vigore pei resoconti parlamentari.

Pei telegrammi interni con risposta pagata, il numero minimo di parole per la risposta, che è attualmente di quindici, è ridotto a dieci.

AVIAZIONE

CAVIEZEL & CASSINELLI - Piazza Emilia, 5 - MILANO

Esclusivi concessionari della Ditta Ing. L. Montegnacco, G. Corbella & C. per

MOTORI D'AEROPLANI ROTATIVI E FISSI

Rappresentanti della Ditta Italo Madrigali di Pordenone per

AEROPLANI E SCUOLA DI PILOTAGGIO

RIPARAZIONI
GARANTITE
DI QUALSIASI
MAGNETE ..

Viabilità

Strade cattive.

— L'on. De Michele Ferrantelli ha presentato interrogazione al Ministro dei Lavori Pubblici per sapere quali provvedimenti intende proporre alla Camera per la manutenzione delle strade intercomunali in Sicilia, le quali, date le condizioni misere di quei Comuni, sono pressochè interamente abbandonate.

— E' incominciato l'inghiaiamento delle strade nazionali e provinciali nei dintorni di Pieve di Cadore. La grossezza della ghiaia è tale che anche i carri vi procedono con grande difficoltà.

— Si lamenta il disordine nel quale trovansi le strade di Cadeo (Piacenza). Specialmente la via Cadeo-Carpaneto, ed il viale alla stazione sono in stato deplorevole per il fango e per la trascurata manutenzione.

— Le strade provinciali del circondario di Vasto sono molto trascurate. Specialmente la strada provinciale Stazione-Casalbordino-Scerni-Guilmi non è stata mai inghiaiata, e i mucchi di brecciame disposti regolarmente lungo i lati della strada si sono gradatamente sprofondati nel terreno. Così la strada si è notevolmente abbassata ed è piena di avvallamenti. Nei tratti superiori, dove c'è terreno movibile è stata anche rovinata da frane.

— Le strade fuori porta Ronchi a Udine, e specialmente il tratto che dalla porta conduce al cavalcavia ferroviario sono in cattivo stato.

— Sulla strada Stazione per la Carnia, Passo della Mauria-Lozzo Cadore, nel tratto fra Ampezzo e Forni di Sotto, venne aperta una variante che per il forte inghiaiamento non era consigliabile ai ciclisti ed automobilisti. Ora, avendo il Genio Civile sbarrato all'estremità il tronco vecchio, dovranno tutti i rotabili transitare d'ora in poi lungo la variante stessa, che sarà quindi in breve ridotta in buone condizioni anche per il transito di veicoli a ruote di gomma.

— Dagli abitanti del Comune di Cellara (Cosenza) vengono fatte vive premure per l'attuazione della variante, già da sette anni decretata, alla strada provinciale che è l'unica via di comunicazione traversante l'abitato e che per la sua angustia e pei suoi angoli pronunziati è ormai resa impraticabile e pericolosa al libero transito.

— E' da rilevare il notevole miglioramento portato alla viabilità dall'Amministrazione Comunale di Lanzo (Torino), specialmente nel tratto di via Umberto I che trovasi provvisto di guide e di ottimo selciato.

— L'on. Sacchi, Ministro dei Lavori Pubblici, su proposta del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha nominato una Commissione perchè, tenendo presenti i risultati dell'esperienza all'estero e i suggerimenti dei Congressi internazionali, studi l'applicazione del sistema della cilindratura delle strade.

La Commissione è presieduta dal comm. Leoni ispettore superiore del Genio Civile, ed è composta dei commendatori Fiorentino e Gatti ispettori superiori del Genio Civile, del cav. uff. Sassi ingegnere capo del Genio Civile e dall'ing. cav. uff. Francesco Pugno, rappresentante del Touring Club Italiano.

— Il Consiglio Comunale di Cavè (Roma) ha deliberato in massima la costruzione della strada che conduce a Capranica, o meglio la prosecuzione della strada Palestrina-Capranica-Rocca di Cave; e ha dato incarico al sindaco di interpellare i Comuni interessati per la costituzione del Consorzio.

"CELLOFIX,,

Carta per dilettanti
lucida, matt e chamois

È una carta per la stampa a contatto, ottenuta mediante un processo brevettato e che viene virata col

SEMPLICE BAGNO DI SALE DA CUCINA

si ottengono copie vigorose e d'un sorprendente effetto.

Abolito il bagno viro-fissatore.
Ritratti inalterabili, non impallidiscono, nè si macchiano.

I bagni costano quasi nulla e perciò è al presente la carta per la stampa a contatto

LA PIÙ ECONOMICA ED INFALLIBILE

Una prova induce ad adottarla per sempre.

Si vende presso tutti i negozi d'Articoli Fotografici.

KRAFT & STEUDEL (Fabbrica di carte fotografiche) Dresda (Germania)

Rappresentanti Generali per l'Italia:
PILLOT & C. - LIVORNO, Via Vitt. Em., 52

LE SERIE

BSA

DI

FAMA MONDIALE

SONO LE UNICHE AL MONDO CHE DANNO GARANZIA ASSOLUTA DI RESISTENZA, ECONOMIA

CICLISTI!

Prima di fare acquisti domandatene informazioni ai possessori delle biciclette costruite con **Serie B. S. A.** della

The Birmingham Small Arms Co. Ltd.

Rappresentanti Generali per l'Italia:

SOC. AN. FRERA

MILANO
TRADATE

— Il Governo ha concesso il sussidio di L. 16 000 al Comune di Ornica per la costruzione della strada d'accesso alla stazione ferroviaria.

— Altro sussidio di L. 78 700 è stato concesso per l'identico scopo al Comune di Valtorta.

— I lavori della nuova strada Aquila-Ranzo d'Arroscia procedono da qualche tempo con grande lentezza che potrebbe essere presagio di una prossima e definitiva sospensione. Vengono fatte perciò vive premure al Consiglio Comunale di Aquila che presiede alla costruzione, affinchè provveda a rimuovere gli ostacoli che impediscono una maggior sollecitudine nei lavori della strada stessa.

— La strada comunale Coazzano-Motta Visconti (Milano) della complessiva lunghezza di circa sette chilometri che attraversa una plaga agricola importantissima per le provincie di Milano e Pavia è stata inscritta fra le provinciali di queste due città per la parte rispettivamente scorrente nel loro territorio.

— Sono incominciati i lavori di allargamento della strada dei Molinari a Conegliano (Treviso) che verrà portata ad una larghezza di otto metri. Il sottopassaggio dei Molinari verrà pure portato ad una sezione di otto metri. Contemporaneamente è in costruzione una strada che dal sottopassaggio suddetto va a sboccare sul viale della stazione. Procedono di pari passo i lavori di ampliamento e sistemazione della stazione ferroviaria.

— In seguito ad una petizione presentata alla Autorità prefettizia il Consiglio Comunale di Monno, ritornando sopra a una precedente deliberazione, ha approvata la costruzione della strada che da Monno andrà ad allacciarsi alla strada nazionale con grande beneficio per quelle popolazioni che da molto tempo reclamavano tale comunicazione.

Strade interrotte.

— Causa l'allargamento del tratto della strada provinciale Ponte del Frigido-Avenza, i carri pesanti e gli automobili dovranno passare fino a nuovo avviso per Carrara.

— A Lavenone, sulla strada Brescia-Odolo-Anfo il transito avviene provvisoriamente e per circa 400 metri lungo la vecchia strada nazionale a motivo dei lavori in corso per la ricostruzione del ponte sul torrente Abbiocolo.
Il peso massimo dei veicoli in tale tratto è limitato a 30 quintali.

— Sulla strada Borgo a Mozzano-Lucca, alla seconda galleria artificiale della ferrovia fra il passaggio a livello di Diecimo e Borgo a Mozzano, e dopo il ponte detto del *Diavolo* cadono spesso piccole frane di sassi e terra.

— Il passo sulle barche sui fiumi Ombrone e Albegna (strada Grosseto-Montalto di Castro) in caso di pioggia è facilmente interrotto.

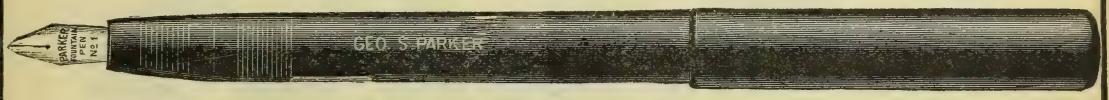
Ponti.

— Lungo la strada Fusco-Canicattini (Siracusa) vi sono due ponti i quali, nello stato in cui da un pezzo si trovano, costituiscono un pericolo permanente all'incolumità di coloro che sono costretti a transitarvi. Uno di questi ponti, detto il Ponte di Ferro nei pressi della proprietà Dorin, è privo della ringhiera o dei parapetti; l'altro rimpetto al fondo Cannarella è formato in parte di tavole che per il sole e per l'acqua non si reggono più, ed è stato riparato collocandovi alcuni pali che non valgono a rimuovere il pericolo.

GEO. S. PARKER FOUNTAIN PEN

"LUCKY CURVE,,

Penna a serbatoio americana genuina



Tipo N. 1 con penna d'oro 14 K. L. 9,50 compreso il clips, franco nel Regno.

Agente Generale per l'Italia: N. SOLLY - MILANO, Corso Venezia, 66 - Telefono 43-72

A tutti i membri del Touring Club Italiano saranno mandati i Cataloghi per Vetture e Cicli DE DION-BOUTON

Farne domanda alla Società Anonima Garages E. Nagliati, Firenze, Borgognissanti, 56, indicando il numero di tessera.

SOCI!!

Nell'occasione del versamento della quota 1911 — L. 6 (L. 8 all'estero) che i soci annuali hanno l'obbligo di versare entro il 15 gennaio 1911

(similoro e smalti)

Fatevi Vitalizi

col versamento della quota ridotta a L. 90 (L. 115 all'estero) per chi è socio almeno dal 1909 e a L. 95 (L. 120 all'estero) per chi è socio dal 1910. —

Riceverete **gratis tutte le pubblicazioni che d'ora innanzi** il T. C. I. distribuirà ai soci annuali, compresi i 22 fogli della *Carta d'Italia* che usciranno in seguito per completare la raccolta dei 58 fogli, tutte le *Guide regionali illustrate*, le Monografie di propaganda *Per il bosco e per il pascolo* delle quali il T.C.I. ha iniziato la pubblicazione in serie.

I soci quinquennali nel passaggio a vitalizio hanno inoltre bonificate le quote anticipate dal 1911 in avanti.

***

Se volete invece assicurarvi il ricevimento delle pubblicazioni suddette nel corso di cinque anni

Fatevi Quinquennali

(argento, similoro e smalti)

col versamento della quota di L. 30 (L. 40 all'estero).

I soci vitalizi e i quinquennali hanno inoltre **gratis i bellissimi distintivi** qui riprodotti.

Presentando nuovi aderenti al T. C. I. oltre che rendervi benemeriti della propaganda al Sodalizio che aspira raggiungere nel 1911 i

Centomila Soci

riceverete utili e graditi PREMI dei quali la *Rivista* di gennaio 1911 pubblicherà un primo elenco.

Valersi delle schede inserite a pag. XXII per passare vitalizi o quinquennali e per presentare nuovi soci.

FRERA

È la Bicicletta da preferirsi da tutti

per la qualità del materiale impiegato e per la lavorazione scrupolosa ed accuratissima.

Domandate il Catalogo Modelli 1910

alla Società Anonima Frera - Milano - Tradate

BIBLIOTECA

« Il Villaggio » giornale tecnico-agricolo-commerciale (in 12 pagine di gran formato) di Milano concede l'abbonamento che è di L. 5.50 per i soci del Touring, al prezzo speciale di L. 4.

Inviare le richieste indicando chiaramente la qualità di socio del T. C. I. e il numero di tessera, all'Amministrazione del giornale in via Lecco, 12 o casella postale 874, Milano.

E. Girardault. « Les automobiles industrielles ». Pag. 588. Bibliothèque « Omnia ». L. Baudry De Saunier, éditeur. Paris.

Il motore a scoppio è decisamente entrato nel campo pratico dell'industria, qualunque essa sia, e Girardault con una pubblicazione degna della biblioteca « Omnia », tratta degli importantissimi problemi che si legano all'automobilismo, sfoggiando la propria competenza in materia con una ricchezza di particolari tecnici e commerciali interessantissimi.

Questo libro, lodevole sotto ogni rapporto, riuscirà certamente assai utile a tutti gli studiosi delle applicazioni del più moderno fra i motori meccanici.

Teofilo Gautier. « Il Capitan Fracassa » illustrato da Gustavo Doré. Ditta editrice Sonzogno. Via Pasquirolo, 14, Milano.

Il volume costituisce una ristampa, essendo già esaurita la prima pubblicazione, accolta in Italia col favore che si meritano tanto l'autore che l'illustratore.

Il romanzo (chi non lo conosce?) è forse uno dei più brillanti racconti interessanti il turismo artistico.

Prof. Bernardino Frescura. « Argentina ». Guida per i contadini e gli operai pubblicata sotto gli auspici della Dante Alighieri. Con cartine geografiche. Pagine 208. L. 1. Casa editrice Ditta Giacomo Agnelli, Milano.

Un libro che si può utilmente consultare non solo dagli emigranti che lo avranno caro nelle lunghe ore della traversata, ma da chi desidera istruirsi, è questo libro dell'Argentina, pregevolissimo per la quantità dei ragguagli indispensabili che vi sono contenuti e per l'ordine e la chiarezza con cui sono esposti.

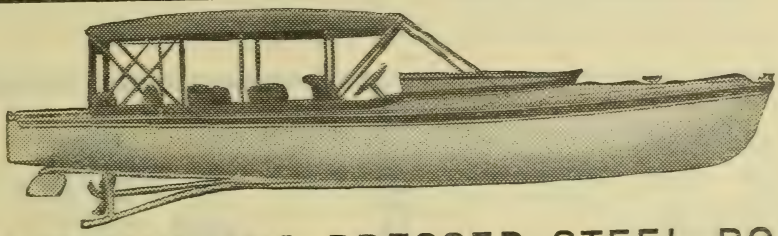
Dott. G. S. Vinaj. « L'Italia Idrologica e Climatologica ». Guida alle Acque, alle Terme, agli Stabilimenti Idroterapici, marini e climatici italiani. Pag. 987. L. 10. Casa editrice Renzo Streglio, Torino.

L'autore, docente di idrologia nella R. Università di Torino, è universalmente noto per la competenza che egli dimostra in questa materia e per la genialità di iniziativa onde si sforza di renderla popolare. Questa Guida da lui redatta con rigorosi criteri scientifici e con abbondanza di dati informativi, è una delle più preziose che siano state redatte in Italia e all'estero sull'importante argomento.

A. Guironnet, Ingénieur des Arts et Manufactures. « Formulaire pour la Construction des Aéroplanes ». Casa editrice; Librairie Aéronautique, 32, rue Madame, Paris. Pag. 163. L. 3.

Questo formulario appena comparso differenzia da tutti i lavori del genere per il fatto che tutto ciò che era superfluo fu evitato. E' diviso in cinque grandi capitoli: Resistenza dell'aria, Dinamica dell'aeroplano, Propulsori aerei, Motori, Resistenza delle parti di un aeroplano.

Garanzia assoluta



Funzionamento perfetto

The W. H. MULLINS PRESSED STEEL BOAT Cy.

Agente Generale per l'Italia: G. C. CANTALUPPI
MILANO - Via A. Manzoni, 12

Lancie in acciaio, garantite perfette, insommergibili. - Motori a benzina silenziosi, inversione di marcia, accensione a magnete, consumo minimo.

Tipo 3 HP. Lire 1100 - 10 HP. Lire 3500 - 20 HP. Lire 5200 - 40 HP. Lire 7500

CATALOGO ILLUSTRATO E DETTAGLI A RICHIESTA.

Volete risparmiare nei vostri acquisti?

Domandate Catalogo Generale alla Società OMNIA, Via Boccaccio, 4, Milano

PRIMA CASA ITALIANA PER LA VENDITA DIRETTA AL PUBBLICO

CICLI — ACCESSORI — ARMI — ARTICOLI PER FAMIGLIE — ARGENTERIE — POSATERIE — ARTICOLI DA CUCINA — MACCHINE FOTOGRAFICHE, DA CUCIRE, DA SCRIVERE - OROLOGI - CHINCAGLIERIE - ARTICOLI DI GOMMA

Avv. Giovanni Giuriati. « La Locomozione aerea e il pericolo criminale ». Primo Congresso giuridico internazionale per il regolamento della locomozione aerea. Verona, Cooperativa tipografica.

L'argomento è, come si suol dire, di attualità palpitante. Non appena l'aviazione abbia superato il presente arduo periodo sportivo, troverà infiniti modi di utilizzazione; primi fra tutti a sfruttarlo saranno certamente i criminali, poichè come tutti sanno, oggidì non c'è forse categoria di persone che ami maggiormente e maggiormente sappia apprezzare i benefici del progresso. Non occorre quindi aggiungere altro per mettere in giusto rilievo l'importanza dell'opera dell'Avv. Giuriati, la quale fu redatta sulla scorta di una sicura dottrina e svolta con grande chiarezza e forza dialettica.

James Geike. « Traité pratique de Géologie traduit et adapté de l'ouvrage anglais ». Structural and Field Geologie, par M. Paul Lemoine. Casa editrice Libreria scientifica Hermann & Fils, Rue de la Sorbonne, 6, Parigi. Pag. 491. L. 16.

Il volume, pure nella ponderosità del suo formato e nell'abbondante e rigoroso ordine dei suoi documenti, può servire di iniziazione ai misteri di una scienza così importante ed interessante a coloro che ne siano affatto profani.

« Il Mottarone, suo avvenire ». Pag. 25, con tavole fuori testo e carta topografica. L. 2. Tipografia Commerciale G. B. Fovana, Gravellona Toce.

L'autore, che non ha voluto rivelare il proprio nome, pubblica in veste nitida ed elegantissima, oltre ad una raccolta di bei paesaggi della regione che lo interessa, anche una pregevole monografia turistica del Mottarone.

Gli auguriamo di cuore che l'opera sua valga a rendere amata ed ammirata questa plaga come si merita e come meritano le intenzioni dell'autore.

Lino Pellegrini. « Da Venezia a Khartum ». Dalla collezione di monografie illustrate « Serie geografica ». Con 202 illustrazioni da fotografie originali. L. 6,50. Istituto Italiano d'Arti grafiche, editore, Bergamo.

La nota Casa editrice bergamasca continua infaticabilmente la missione d'arte e di coltura che si è così benemeritamente assunta. Parallelamente ai tesori artistici disseminati per l'Italia di cui raccoglie via via pregevolissimi documenti fotografici, classificandoli con brevi e lucidi commenti, fa conoscere per mezzo di un'altra collezione del pari notevole per nitida eleganza di veste tipografica e di illustrazioni i luoghi esteri, celebri per la dovizia e la grandezza delle loro vestigia storiche.

La monografia « Bergamo » merita lode per tutti quei titoli onde abbiamo già avuto occasione di raccomandare le altre pubblicazioni del genere. Illustrazioni e testo vi sono disposti e fusi in un tutto sintetico che non esclude la chiarezza limpida e suggestiva delle opere di divulgazione.

La relazione del viaggio « Da Venezia a Khartum » unisce a queste doti quella d'una narrazione tanto più avvincente quanto maggiore è il fascino che i sprigiona da terre consacrate dal sigillo di tre grandi civiltà.

La Croce Rossa ». (Conferenze tenute in Chieti a cura del Comitato della Dante Alighieri nel Cinquantenario della spedizione dei Mille). Chieti, Comitato della Dante Alighieri.

Nella ricorrenza del Cinquantenario della più grande epopea che le storie delle Nazioni annoverino — noi abbiamo assistito ad una fioritura esuberante di letteratura patriottica. — Se da taluno è stato, non sempre a torto, lamentata l'esorbitanza di questo genere artistico per colpa sopratutto di scrittori e dicitori nei quali la sincerità della ispirazione, la forza del pensiero e la preparazione degli studi non erano pari alla elevatezza degli argomenti trattati — noi possiamo proclamare come questo volume non appartenga al novero di quelli che hanno legittimato tale critica.

Le conferenze raccolte dalla Dante Alighieri di Chieti sotto un magnifico titolo degno di poema sono tutte dense di pensiero, nutrite di fatti, elevatissime di forma. Esse costituiscono non solo un mezzo di lettura gradevole, ma uno strumento di coltura e di educazione per i nostri giovani a cui raccomandiamo vivamente di meditarle.

Guy de Maupassant. « La vita errante ». Traduzione di A. Mangano Quersi. Pag. 285. L. 2. Remo Sandron. editore, Milano, Palermo, Napoli.

Siamo schietti. Di buona letteratura turistica non abbonda l'Italia, a meno che non si cerchi di gabellare per turistico tutto ciò che, a frammenti, trovasi in tutte le opere celebri, concernente viaggi e descrizioni di paesi.

Gli è che la narrazione di cose vedute, quando sia offerta al lettore senza contorno d'episodi e d'intrecci imaginarî, difficilmente riesce ad interessare allorchè la genialità evocatrice dell'autore non vinca le difficoltà e l'aridità del genere.

Il Maupassant fu uno dei pochi scrittori, col Gautier, il De Amicis ed alcun altro, che sia riuscito a porgere materia gradevole di lettura con la relazione dei propri viaggi. « Sur l'eau » e « Vie errante » sono due immortali capolavori d'arte turistica. Ottima iniziativa è quindi stata quella dell'editore Sandron nel far conoscere in ottima traduzione ed in bella edizione questo libro del più grande fra i novellieri moderni.

« Guide pratique de l'usager d'acétylène » Pag. 160. Fr. 1,50. Bibliothèque de l'Office Central de l'Acétylène, 104, Boulevard de Clichy.

E' un piccolo manuale d'indiscutibile utilità. Esso risponde in modo preciso ad una folla di quesiti e contiene delle preziose indicazioni su un gran numero d'argomenti.

Michele Angelini. « Nel porto di Marsiglia ». (Note). Pag. 50. L. 1,50. Ascoli Piceno, Giuseppe Cesari, editore.

L'autore è uno specialista della materia. A lui si devono pubblicazioni pregevoli su altri porti e la competenza di lui è indiscutibile. Sopratutto si segnala nel presente lavoro redatto con austero rigore di dati e con calzante perspicuità di deduzioni.

Antonio Favaro. « Galileo Galilei ». Dalla collezione « Profili » edita da A. F. Formiggini, Modena. Pag. 75. L. 1.

Nessuno meglio del Favaro che ha curato l'edizione nazionale delle opere galileiane poteva rievocare la gloriosa figura dell'immortale italiano. E questo volumetto è davvero ammirevole pel modo semplice e piano, talvolta commosso, efficacissimo sempre con cui l'autore ha saputo delineare la immagine viva di Colui che svelò il mistero dei cieli e fu provato a tutte le sventure.

Pecoraro-Pessina. « La scherma di sciabola ». Trattato teorico-pratico. Pag. 249. L. 6.

Prescindendo dalle sue molto controverse applicazioni alle pratiche contingenze della vita — bisogna riconoscere che la scherma, e sopratutto la scherma italiana, vanta delle magnifiche tradizioni e rappresenta pur sempre uno sport dei più utili ed eleganti. Un trattato di sciabola compilato da maestri quali Pecoraro e Pessina il cui valore e la cui competenza come teorici è in anticipazione dimostrato dalla loro celebre perizia sulla pedana — sarà accolto festosamente da quanti hanno a cuore questo bellissimo e nobile esercizio. La quale considerazione ci esime dal raccomandare particolarmente ai nostri lettori un'opera che d'altra parte si raccomanda da sè per l'interesse delle sue pagine e la razionalità de' suoi consigli.

Capitaine D'André. « La mitrailleuse aviatrice ». L. 4. Librairie militaire R. Chapelot & C., 30, rue et Passage Dauphine, 30, Paris.

In questo volume un tecnico dell'arte militare vi tratta dell'impiego degli aeroplani nelle guerre future. Anzi egli dimostra che il tiro effettuato da un apparecchio più pesante dell'aria durante il

VITTORIO ROSSI & C.

Via Ponte Seveso, 35 - MILANO - Telefono 97-55

Concessionari Esclusivi di tutta la produzione delle Officine Legnanesi

Automobili "WOLSIT„
Cicli "WOLSIT„ = "LEGNANO„ = "WOLA„

Agenti Generali per l'Italia dei Cicli ed Automobili **"HUMBER„**

Cicli "ORIO„ della rinomata Fabbrica Nazionale dei F.lli Orio di Piacenza .. ..

Il più grande assortimento in TUBI DI ACCIAIO tirati a freddo senza saldatura in tutti i diametri e spessori.

Agenti Esclusivi delle Gomme per Cicli BERGOUGNAN di CLÉRMONT-FERRAND

Chiedere Catalogo 1910 dei Cicli "LEGNANO„

volo è di applicazione immediata. Noi non sappiamo quanto di esatto vi sia in questa dimostrazione. Comunque l'opera costituisce uno studio dei più interessanti e della maggiore attualità.

Palmiero Palmieri. » Escursione nel Paese dei Cunama (Colonia Eritrea) ». Siena, Tipografia Cooperativa.

E' un rendiconto diligentissimo delle condizioni economiche, etniche, morali, climatologiche d'una plaga verso la quale l'Italia ha motivo e dovere di rivolgere le preoccupazioni e l'opera.

Capitaine Duchêne. « L'Aéroplane étudié et calculé par les mathématiques élémentaires ». L. 5. Librairie militaire R. Chapelot & C., 30, rue et passage Dauphine, Paris.

L'autore si rivolge alle persone che, avendo ricevuta durante la loro adolescenza, una cultura scientifica notevole, non poterono continuarla; ciò che esse han serbato della loro prima istruzione permetterà loro di assimilare con grande facilità le considerazioni contenute in quest'opera.

Libri ricevuti in dono.

« Annuario 1910 » dell'Automobile Club di Philadelphia.

Friedrich Hansen. « Monoplane und praktische Erfahrungen im Bau von Flugmaschinen nebs Beschreibung der wichtigsten Flugmotoren ». Editore: C. J. E. Volkmann Nachfolger, Rostock i. M.

Prof. Geometra Augusto Stabile. « La previsione del tempo ». Elementi di meteorologia ad uso degli agricoltori. Pag. 63, centesimi 20. Società editrice Sonzogno, Via Pasquirolo, 14, Milano.

Dr. Wegner von Dalwitz. « Die beste Tragdeck Form und der Luftwiderstand ». Editore: C. J. E. Volckmann, Nachfolger (E. Vette), Rostock i M.

« Annual N° 35 ». Anno 1910. Société des Touristes du Dauphiné.

« Annuaire Général de l'Automobile, Aéroplanes, Ballons, Dirigeables, Canots, Voitures et des industries qui s'y rattachent ». Anno 1910.

« Annuaire Général de la Vélocipédie et des industries qui s'y rattachent ». Anno 1910. Ambedue editi da F. Thevin & C., Editeurs, 1, rue Villaret-de-Joyeuse, Paris.

« Esposizioni internazionali di Buenos Ayres ». (Belle Arti, Ferrovie e Trasporti terrestri, Agricoltura, Igiene e Medicina). Catalogo ufficiale delle Sezioni Italiane. Stab. Grafico della C. Gral de Fosforos.

P. Palmieri. « Appunti di Geologia agraria ». Tipografia Cooperativa, Siena.

Avv. E. Crespolani. « Provvedimenti per il Demanio Forestale dello Stato e per la tutela e l'incoraggiamento della Silvicoltura ». (Legge 2 giugno 1910), N. 277). Biblioteca pratica. Raccolta Ostinelli. Tipografia Editrice Ostinelli di Bertolini, Nani & C., Como. Pag. 179. L. 2.

Prof. Bernardino Frescura. « Argentina ». Guida pubblicata sotto gli auspici della Società Nazionale Dante Alighieri, illustrata da numerose incisioni e cartine geografiche. Biblioteca per l'emigrante italiano. Casa editrice Ditta Giacomo Agnelli, Milano. Pag. 208. L. 1,50.

Pietro Pesenti. « Bergamo ». Dalla collezione di monografie illustrate « Italia artistica » pubblicata sotto la direzione di Corrado Ricci. 136 illustrazioni e tre tavole da fotografie dirette, in gran parte inedite. L. 4,50. Istituto Italiano d'Arti grafiche, editore, Bergamo.

« Esposizione universale ed internazionale di Bruselle 1910 ». Catalogo ufficiale della Sezione Italiana. Comitato Nazionale per le Esposizioni e le Esportazioni italiane all'Estero, Roma.

Guardarsi dall'acquisto dei vecchi modelli offerti a prezzi di liquidazione! I nuovi Modelli **RALEIGH** sono in vendita esclusivamente presso l'Agente Gen. per l'Italia: **Ettore Vezzoni, Via Orti, 4-6, Milano**

e presso i subagenti: Alessandro Gnocchi - Via S. Agnese 4, Milano

Bergamo - Gualini Luigi.
Bonferraro - Piacenza Giuseppe.
Caravaggio - Merlini Giuseppe.
Castano - Colombo Giosuè.
Castelfranco Em. - Bergamini Ildebr.
Cesena - Pedrelli Pompeo.
Chioggia - Maistrello Giovanni.
Contarina - Rossi e Soncin.
Correggio - Spaggiari Santini.
Crema - Vailati Archimede.
Este - Morosini Augusto.
Faenza - Gaboni Aristide.
Firenze - Marchi Guido.
Forlì - Carmellini Primo.
Ghedi - Giovanelli Augusto.
Goito - Tosi Uriele.
Livorno - E. Frassinelli Susini.
Lodi - Visigalli S.
Lucca - Sonnenfeld G.
Mogiia Gonzaga - Poltronieri Pietro.
Monselice - Cibotto Augusto.
Monza - Ripamonti Edoardo.
Nogara di Verona - Colombini Tacito.
Novi di Modena - Tardy Maurizio.
Palmanova - Di Biasio Antonio.
Parma - Pedrelli Ercole.
Pavia - Mattia Giovanni.
Pegognaga - P. Spaggiari e F.
Piacenza - Toscani Benvenuto.
Pieve Soligo - Meneghini Giovanni.
Pordenone - Fantuzzi Pietro.
Reggio Em. - Baldi e Orlandini.
Rimini - Bendandi Giovanni.
Roma - Succ. Sorelle Adamoli.
Seregno - Pontigia Domenico.
Sermide - Ferrari Riziero.
Soncino - D'Errico Alfonso.
S. Pietro in Gu. - Berto Giuseppe.
Treviso - Mattarollo Eugenio.
Vanzaghello - Fassi Virginio.
Verona - Zampini Augusto.

SPORT ALPINO

Il più ricco e variato assortimento del genere, nonchè abiti, stoffe e mantelline loden, presso

SARTORIA SUARDI con deposito

MILANO — Via Dante N. 7 LODEN DAL BRUN

CHIEDERE CATALOGO

« Como, i suoi dintorni ed il suo lago ». Pubblicato in francese, tedesco ed inglese, per cura dell'Associazione « Pro Como ».

« Guida di Palermo e dintorni ». Pag. 103, con carte fuori testo. L. 1.25. Palermo, Libreria Internazionale A. Reber.

Dott. G. A. Boscaglia e Dott. G. Neno. « La Malaria a Lovana. Milano. Stabilimento Tipografico Stefani di G. Borsani. Corso Romana, 36.

Carlo Onetto. « Il Dazio Consumo ». Coordinazione ed esplicazione delle disposizioni legislative e regolamentari ad uso dei Comuni, dei Segretari comunali, degli impiegati daziari ecc. L. 2. Como, Tipografia editrice Ostinelli.

Henry Hock. « Schi-Laufen ». München und Wien, 1910. Verlag von Gustav Lammers.

COMUNICATI UFFICIALI

CONCORSO DEL VILLINO MODERNO. — Si delibera di accordare una Medaglia d'oro del Touring al Comitato promotore delle Mostre Temporanee per l'Esposizione-Concorso « Il Villino Moderno » da destinarsi, come propone il Comitato stesso, allo studio generale dell'organizzazione ed impianto di un Quartiere Villini o Villaggio Giardino.

NOMINA DEL CAPO CONSOLE PER SASSARI. — Si nomina a Capo console per Sassari, l'avv. Ferruccio Sorcinelli.

SULLE STRADE IN PROVINCIA DI COMO. — Si prende atto di una petizione con numerose firme, presentata contro lo stato deplorevole di alcune delle strade provinciali in Provincia di Como, specialmente intorno alla città, dove si invoca un intervento della Commissione Strade del Touring e si delibera di intervenire presso la Provincia di Como per conoscere quali disposizioni abbia preso per ovviare agli inconvenienti gravi della cattiva manutenzione di alcune delle sue strade.

REGOLAMENTO SULLA LARGHEZZA DEI CERCHIONI. — Si prende atto della promulgazione del regolamento unico nazionale sulla larghezza dei cerchioni; ma poichè esso non corrisponde pienamente, non solo alle vedute della Commissione del Touring, ma anche alle esigenze per le quali era stato richiesto tale regolamento, si delibera di farne rilievo al Ministero dei Lavori Pubblici.

DONO DEL PLASTICO DEL SEMPIONE. — Si prende atto del dono fatto al Touring Club Italiano del plastico del Sempione preparato dal compianto ing. Stragliati per l'Esposizione di Milano e dall'autore donato personalmente al comm. Bertarelli, che ne fa omaggio al Touring per un eventuale uso nella mostra del Touring all'Esposizione di Torino, e si mandano a ringraziare gli eredi dell'ing. Stragliati.

SCADENZA DEL CORPO CONSOLARE. — Considerata che è prossima la scadenza del biennio 1909-1910 di carica del Corpo consolare; considerata la necessità più che l'opportunità che si proceda ad un serio esame della situazione della nostra rappresentanza consolare, in grande parte benemerita, per prendere l'occasione dei rinnovi, per darvi un assetto corrispondente ai sempre aumentati bisogni di collaborazione da parte della Direzione e pertanto alla necessità che il Corpo consolare corrisponda sempre più per autorità e competenza ai destini del Touring; si demanda al Capo Console Generale di fare delle proposte concrete alla Direzione perchè questa le trasmetta al voto del Consiglio pei rinnovi, le decadenze, e le nuove nomine, pel biennio 1911-1912.

C. PACCAGNINI VIA MANZONI, 37 Telefono 74-74 Milano

SMALTI — MINIATURE — INCISIONI — Targhe metalliche per Biciclette, Automobili, Macchine — Marche in decalcomania — Articoli rèclames
DISTINTIVI E MEDAGLIE PER CLUBS SPORTIVI E CASE INDUSTRIALI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI
Sede in MILANO - Cordusio, 2 - Capitale L. 5 000 000 versato L. 2 000 000
Fondi di Garanzia al 31 Dicembre 1908 L. 15 067 969, 98
RAPPRESENTATA IN TUTTO IL REGNO DAGLI AGENTI DELLE ASSICURAZIONI GENERALI - VENEZIA
ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITA' CIVILE
La Anonima Italiana Infortuni è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci.

I NEGOZIANTI *e* RIPARATORI *che non avessero ancora ricevuto il* **Catalogo illustrato** *delle*

Biciclette e Serie { Abingdon - Dürkopp - Sun / Solar - Racer - Piper, ecc.

sono invitati a farne subito richiesta. — Essi vi troveranno anche un ricchissimo assortimento di Accessori *e di tutto quanto è necessario al loro commercio.*

CAMILLO OGGIONI & C.
9, Via Lesmi — MILANO — Via Ausonio, 6

VERSAMENTO QUOTA 1911

al T. C. I.

Il sottoscritto .....
(nome e cognome leggibili)

socio con tessera N. .....

residente nel Comune di .....

(Provincia di .....)

Via ..... *N* .....

trasmette l'importo della quota 1911

in L. .....(1)

Firma leggibile

.....

Da ..... *il* ..... *19* .....

(1) L. 6 pei residenti in Italia, L. 8 pei residenti all'estero.

STACCARE LA SCHEDA NECESSARIA E INCOLLARLA SUL TAGLIANDINO DI UNA CARTOLINA-VAGLIA DIRETTA AL T. C. I. - MILANO.

DOMANDA DI PASSAGGIO

a Socio Quinquennale o Vitalizio

Il sottoscritto, socio { *annuale* / *quinquennale*

dall'anno ..... *all'anno* .....

con Tessera N. ..... *chiede di*

essere iscritto fra i Soci { quinquennali / vitalizi

del Touring e all'uopo versa la quota

di L. (1) .....

Richiede l'invio gratuito dello speciale distintivo per la categoria prescelta.

Nome e cognome .....

.....

Indirizzo: { *Comune* ..... / *(Prov. di* .....) / *Via* ..... *N.* .....

Firma .....

Da ..... *il* ..... *19* .....

(1) Pel passaggio da annuale a quinquennale versare L. 30 (L. 40 all'Estero). — Pel passaggio da annuale a vitalizio dedurre dalla quota di L. 100 (L. 125 per l'Estero) fino a due annualità precedentemente versate, in ragione di L. 5 ciascuna. I soci quinquennali aggiungano al risultato le quote anticipate per le annualità non ancora cominciate.

FRA LE MARCHE DI PRIMO ORDINE, I CICLI

"SENIOR,,

SI SONO IMPOSTI PER LA LORO SOLIDITÀ
DI CUI DIEDERO E DANNO CONTINUE PROVE

CICLISTI, AUTOMOBILISTI

ADOTTATE I NUOVI TIPI DI PNEUMATICI

"POLACK,,

ED AVRETE UNA VERA ECONOMIA PER LA GRANDE DURATA

MILANO - Via S. Nicolao, 1 - **BONZI & MARCHI** - Via Carlo Alberto, 9 - **TORINO**

PUBBLICAZIONE ANNUARI. — Si delibera di pubblicare nel 1911 una nuova edizione annuale dell'*Annuario dell'automobilismo, del ciclismo e dei trasporti moderni* ed un secondo *Annuario dell'aeronautica.*

DOMANDA DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PER LA NOMINA DI UN RAPPRESENTANTE DEL TOURING NELLA COMMISSIONE PER LO STUDIO DELL'APPLICAZIONE DELLA CILINDRATURA SULLE STRADE NAZIONALI. — Si delibera di nominare il Presidente della Commissione Strade ing. cav. uff. Francesco Pugno.

CONCORSO NAZIONALE FOTOGRAFICO. — Si accorda una medaglia d'argento al Comitato promotore delle Mostre Temporanee per il Concorso Nazionale Fotografico che si svolgerà nei prossimi dicembre-gennaio.

COMMISSIONE DI TURISMO NAUTICO. — Si propone di riunire la Commissione di Turismo Nautico nel mese di dicembre col seguente ordine del giorno:

Dimissioni del presidente ed eventuale sostituzione;

Relazione intorno all'operato per la diffusione del turismo nautico, dalla costituzione della Commissione a questi giorni;

Nomina di un Comitato esecutivo i cui membri facciano capo ciascuno ad una Sottocommissione speciale a seconda dei diversi argomenti dei quali si occupa la Commissione di Turismo Nautico;

Istituzione degli agenti o delegati per la propaganda del turismo nautico nelle località adatte;

Relazione della Giuria sul Concorso delle segnalazioni fluviali.

PER UNA LINGUA INTERNAZIONALE. — Alle domande pervenute da Laveno, Bordighera e Genova, firmate complessivamente da circa una settantina di soci per un interessamento del Touring alla lingua internazionale ausiliaria neutra *Esperanto*, richiamati i precedenti che il Touring a simili sollecitazioni ha sempre risposto che esso vede con simpatia tutto quanto tende negli studi e nella pratica a favorire i rapporti internazionali, ma non può però oggi prendere posizione o favorire uno dei diversi sistemi che sono sorti, per la istituzione di una lingua internazionale ausiliaria; si delibera di insistere in questi concetti.

CONCORSO DELLE STAZIONI FIORITE. — Si delibera di portare al Consiglio la proposta di indire per il 1911 il Concorso delle stazioni fiorite sul modello del Concorso indetto dal Touring Club de France, limitandolo alle linee di grandi comunicazioni allaccianti nella rete italiana i grandi centri dell'Italia e dell'estero con Torino e Roma.

Automobili - Contravvenzioni.

L'azione penale è improcedibile per violazione dell'articolo 60 del Regolamento 29 luglio 1909 sulla circolazione dei veicoli a trazione meccanica, allorchè gli atti inerenti alla contravvenzione siano trasmessi al Pretore senza che il contravventore sia stato dapprima invitato dalla Prefettura a definire amministrativamente la contravvenzione stessa.

Ordinanza dell'illustrissimo signor pretore avvocato Angelini di Firenzuola emessa addì 25 ottobre 1910 in ordine alla causa contro Degli Innocenti Augusto, imputato di contravvenzione agli

È uscito il Catalogo, nuovi modelli 1910, biciclette

GÖRICKE

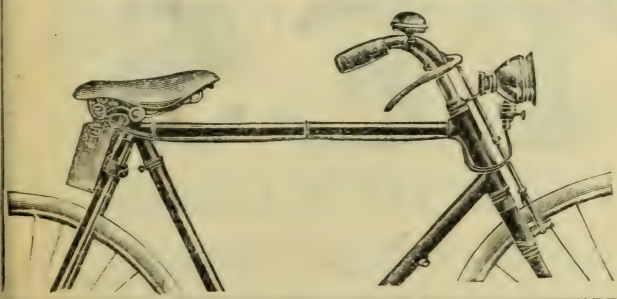
il massimo della perfezione in fatto di solidità, scorrevolezza ed eleganza.

Domandatelo alla Società

Göricke & Alterauge - Corso Indipendenza, 5 - Milano

Telefono 41-32

FANALI A LUCE ELETTRICA per Biciclette, Motocicli Carrozze ed Automobili



CONVERTITORE BREVETTATO DELLA CORRENTE ALTERNATA PER CARICA ACCUMULATORI

Chiedere il nuovo listino alla Ditta

GIUSEPPE FERRARI di EUGENIO - Udine

Sconto 30 % ai soci del T. C. I.

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale*(1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3) } *e all'uopo*

(1) versa L. **6** (L. **8** se all' estero)
(2) » » **30** (L. **40** se all' estero)
più L. **2** per ammissione
(3) versa una volta sola L. **100**
(L. **125** se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring Club Italiano.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

Da *100*

Trasmette pure l' importo di L. 18 per ricevere il blocco dei 36 fogli della Carta d' Italia del T. C. I. pubblicati dal 1906 al 1910, e cioè:

Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Napoli, Roma, Brescia, Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo, Ancona, Quadro d'unione, Bergamo, S Severo, Susa, Gargano, Domodossola, Orbetello

Firma.....

Staccare la scheda e applicarla sul tagliandino di una cartolina-vaglia diretta al Touring Club Italiano, Milano.

li .....

Cedola di Ordinazione del PRIMO ANNUARIO DELL'AERONAUTICA

Il sottoscritto richiede l'invio di N. ..... *copie del*

PRIMO ANNUARIO DELL'AERONAUTICA.

Cancellare la frase non corrispondente { *Desidera ricevere* ..... *l* ..... *Annuari* ..... franc ..... di porto / *e a tal uopo trasmette l'importo di L.* ..... (1) / *Autorizza la spedizione in* assegno *di L.* ..... (2)

Nome e Cognome (leggibili) .....

.....

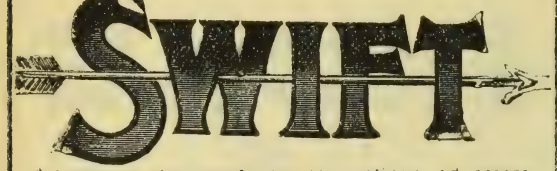
INDIRIZZO PRECISO { *Comune di* ..... / *(Provincia di* ..... / *Via* ..... *N.* ..... }

Socio del T. C. I. con tessera N. .....

(1) Ogni copia **FRANCA DI PORTO**:
Italia: L. 3,20 } pei soci del T. C. I. L. 6,20 } pei non soci
Estero: » 3,50 } » 6,50 }

(2) Ogni copia **IN ASSEGNO**:
Italia: L. 3.50 } pei soci del T. C. I. L. 6,50 } pei non soci.
Estero: » 3,75 } » 6,75 }

I meravigliosi biciclette tipo 1910



dimostrano che questa marca continua ad essere
"LA MIGLIORE DEL MONDO,,
The Swift Cycle Co. Ltd. — Coventry

Agente per l'Italia: MARIO BRUZZONE, Corso Lodi, 15, Milano
In Milano. F. FARAVELLI - Via Meravigli, 15

CATENE PER VELOCIPEDI
"POKER,, L. 3
LE MIGLIORI
Contro cartolina vaglia di L. 3 spediscesi franco nel regno Catena campione.
Rivolgersi al Rappresentante **Anselmo Cremonesi**
Materiale per velocipedi.
MILANO — Via Piermarini, 4

PNEUMATICI
BATES
dell'antica fabbrica W. & A. Bates Ltd. di Leicester
Agenzia per l'Italia: BATES TYRE Co. Ltd. - Milano - Via Vittoria, 51

articoli 5 e 61 del Regolamento sui veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie, approvato con R. Decreto 29 luglio 1909 N. 710, commessa addì 5 agosto 1910.

All'udienza intervenne il Degli Innocenti assistito dal suo difensore signor avv. Marchetti di Firenze.

Richiesto l'imputato dal signor Pretore delle sue generalità, il medesimo risponde essere e chiamarsi Degli Innocenti Augusto del fu Vitale di anni 38, nato e domiciliato in Firenze, meccanico.

Ciò eseguito, il difensore dell'imputato, chiesta ed ottenuta dal signor Pretore la parola, fa istanza perchè pregiudizialmente sia dichiarata l'improcedibilità dell'azione penale nei riguardi del suo raccomandato, per non essere state fatte dalla Prefettura di Firenze le pratiche della conciliazione della contravvenzione, come risulta da una nota dei carabinieri della Stazione di Pietramala in data 21 settembre 1910 N. 710.

Avuta quindi la parola il Pubblico Ministero, il medesimo ha dichiarato di associarsi alla domanda pregiudiziale come sopra avanzata dalla difesa dell'imputato.

L'imputato che per ultimo ha avuto la parola, dichiara di rimettersi a quanto ha detto per lui il suo difensore. Indi il signor Pretore seduta stante ha pronunziata la seguente ordinanza:

Il Pretore: sull'eccezione d'improcedibilità dell'azione penale in confronto del giudicabile Degli Innocenti Augusto elevata pregiudizialmente dal difensore di lui e per l'accoglimento della quale concluse pure il rappresentante il P. M., ha ritenuto ed osservato quanto appresso: Ritenuto in fatto che dagli atti processuali risulta che la R. Prefettura di Firenze, alla quale, giusta l'art. 60 del Regolamento pei veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie, approvato con R. Decreto 29 luglio 1909 N. 710 fu inviato dai Carabinieri RR. di Pietramala il verbale di contravvenzione in data 27 agosto 1910, elevato a carico del Degli Innocenti Augusto, ritenne di non dover procedere in confronto di lui all'invito per l'oblazione, pel motivo che il verbale predetto non era pervenuto alla Prefettura entro due giorni dall'accertamento della contravvenzione, com'è disposto dal citato art. 60 e che per lo stesso motivo la Prefettura medesima non fece la trasmissione a questa Pretura per il giudizio, degli atti contro il Degli Innocenti, atti che furono invece qui trasmessi dai Carabinieri verbalizzanti.

Ritenuto che il terzo comma dell'art. 60 del menzionato regolamento pei veicoli a trazione meccanica, dice esplicitamente che spetta solo al Prefetto di trasmettere alla competente autorità gli atti per il giudizio, anche se questo sia promosso da altra autorità o da altro ufficiale è nullo;

Ritenuto poi che sarebbe contrario ad ogni principio di equità il fatto di togliere alla persona dichiarata in contravvenzione, in base all'apprezzamento della regolarità della forma del verbale di denunzia rilasciato all'autorità prefettizia, la facoltà che pure il regolamento ha inteso di assicurare ad ogni contravventore di conciliare la contravvenzione, in guisa che per un errore di forma non a lui imputabile, egli dovesse correr l'alea di una condanna in sede penale, con tutte le gravi e durature conseguenze ch'essa sempre produce;

P. Q. M. — Visti gli articoli 60 del Regolamento 29 luglio 1909 N. 710, 281 N. 4 e 343 del Codice di procedura penale, dichiara improcedibile l'azione penale contro Degli Innocenti Augusto in ordine all'ascrittagli contravvenzione e conseguentemente dichiara non farsi luogo a procedimento in confronto di lui.

NB. — L'ordinanza sopra trascritta merita speciale attenzione non solo per la massima in essa contenuta, ma anche perchè dall'enunciazione di fatto in essa esposta si rileva che la Prefettura di Firenze si ritenne sollevata dall'obbligo di trasmettere al Pretore il verbale di contravvenzione perchè comunicato alla Prefettura stessa oltre il termine di due giorni dall'accertamento della contravvenzione.

SOVRACCOPERTURE "HUMBERT,, l'antidérapant dell'avvenire, si applicano in **5** minuti sulle coperture fuori uso o nuove. Gia usate sulle vetture delle L.M. i Regnanti d'Italia. Durata quattro volte una gomma

Coperture "EUREKA,, in gomma e cuoio.

Coperture "U. DE BONMARTINI,, in gomma ed amianto

RÉCHAPAGES — Camere d'aria.

Vulcanizzatore istantaneo "ANNUSKA,, (**L. 25** franco domicilio) specialità per riparazioni, giunte, applicazioni di cuoi su coperture, ecc., che si possono eseguire in pochi minuti e minima spesa, usando gli stessi metodi usati dalle fabbriche senza temere poi la velocità ed il calore.

Chiedere Listini, Prezzi correnti e Preventivi.

U. DE BONMARTINI - Milano **Via Plinio, 5** (Corso Buenos Ayres)
Telefono 99-44 - Telegrammi: BONMARTINI-MILANO

Premiato Stabilimento Artistico Industriale

AUGUSTO GEROSA

MILANO — Via Cesare Cantù, 4
(Passaggio Centrale)

INCISIONI — SMALTI — MINIATURE

Oreficerie ed argenterie smaltate

STEMMI, MONOGRAMMI, RITRATTI

Targhe per Biciclette e per Automobili, Distintivi

Medaglie per Gare Ciclistiche, Tiri, Esposizioni, ecc.

Coppe con fregi smaltati

Lavori Artistici speciali, Decorazioni equestri

AUTOMOBILI

ITALA

Nuovi Modelli 1910

Esclusiva di vendita per l'Italia:

Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000

TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

E' per la prima volta che rilieviamo un simile procedere da parte dell'autorità amministrativa e noi vorremmo che tutte le Prefetture del Regno in casi analoghi seguissero la direttiva usata dalla Prefettura di Firenze la quale direttiva, oltre trovare piena giustificazione nelle norme suddette per la circolazione dei veicoli semoventi varrebbe a porre un freno su certe contravvenzioni che definiremo sospette ed appunto perchè tali vengano dagli agenti appositamente notiziate all'autorità competente dopo trascorso il termine prescritto dal regolamento. Il tempo ha un ascendente anche sugli automobilisti.

Il fatto di chi spinge un'automobile a velocità eccessiva, superiore a quella consentita dal regolamento ed in modo pericoloso per le persone, è previsto e punito dall'art. 69 del regolamento di polizia stradale, e non dall'art. 482 C. P.

Ed il relativo verbale di contravvenzione deve essere trasmesso alle autorità amministrative, che debbono darne notizia all'interessato, avvertendolo che può domandare di essere ammesso a fare oblazioni.

Sentenza della Corte di Cassazione in Roma, in data 17 marzo 1910. Ricorso Rossotto.

Ritenuto in fatto che Rossotto Luigi fu chiamato davanti il Pretore di Mongrando per rispondere di contravvenzione all'art. 482 C. P. in relazione all'art. 69 del regolamento di polizia stradale, per avere il 31 agosto 1909 in una pubblica via di Mongrando spinto un'automobile a velocità eccessiva, superiore a quella acconsentita dal regolamento e in modo pericoloso per le persone, e dell'altra contravvenzione agli art. 89 e 102 del regolamento di polizia stradale, per non avere nelle dette circostanze di tempo e luogo ottemperato all'intimazione legalmente fattagli dagli agenti di fermare l'automobile.

Nel giudizio eccepì preliminarmente che, trattandosi del reato previsto dall'art. 69, dovesse sospendersi il procedimento per tentare a norma dell'art. 100 la conciliazione in via amministrativa. In merito sostenne la inesistenza delle contravvenzioni ascrittegli.

Il Pretore con sentenza del 26 gennaio 1910 respinse l'eccezione preliminare sul riflesso che trattavasi non del reato previsto dall'art. 69, ma di quello previsto dall'art. 482 C. P., e condannò il Rossotto per tale contravvenzione alla ammenda di L. 10, e a L. 5 pure di ammenda per l'altra contravvenzione agli art. 89 e 102 di detto regolamento.

Avverso questa sentenza ricorse in tempo utile il Rossotto deducendo con mezzi principali che furono ampiamente svolti da mezzi aggiunti:

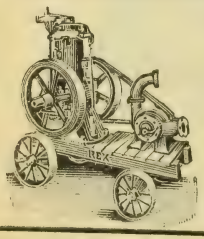
1. Erronea applicazione dell'art. 482 C. P. in relazione all'art. 5 Cod. Civ. e violazione degli art. 395 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865 e 69 e 103 del regolamento di polizia stradale dell'8 gennaio 1905, perchè le disposizioni dei detti art. 69 e 103 hanno abrogato, per quanto agli automobili, l'art. 482 C. P., del quale hanno ricopiato testualmente la dizione ed aggravata la penalità.

2. Violazione dell'art. 100 in relazione agli art. 67, 89 e 103 del regolamento, perchè non poteva negarsi al ricorrente il diritto di chiedere di essere ammesso, a norma dell'art. 100, a fare oblazione, quanto meno pel secondo capo d'imputazioni, che non includeva il richiamo a disposizioni del Codice penale.

3. Violazione degli stessi articoli sopraindicati, perchè la sentenza ritenne la procedibilità delle contravvenzioni al regolamento di polizia stradale malgrado che il relativo verbale non si sia trasmesso all'autorità amministrativa per il tentativo di definizione amichevole mediante oblazioni.

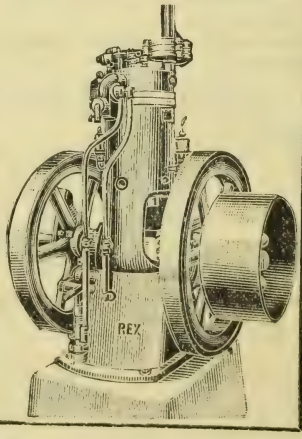
Attesochè per l'art. 100 del regolamento di polizia stradale dell'8 gennaio 1905 l'agente che re-

I MOTORI "REX,, sono economici, semplici, facili, sicuri, a velocità ridottissima, a regolazione sensibilissima; consumo sempre proporzionato al solo rendimento momentaneamente richiesto



Motori "REX,,
a benzina, petrolio, olio pesante, ecc. per l'Industria e l'Agricoltura, fissi e trasportabili.

FORNITORE DELLA REAL CASA
CARLO NAEF
Via Manzoni, 31 - MILANO
Macchine e Utensili
Motori speciali per l'Aviazione



LANCIA

1910 VETTURE LEGGERE 1910

con UN SOLO MOTORE di 20-30 HP.

Quattro diversi modelli di chassis:

Tipo corsa leggero, velocissimo, per due e tre posti.
Tipo ordinario da grande turismo.
Tipo allungato per vettura da città.
Tipo ordinario con guida inclinata per Torpedo-Body.

Fabbrica Automobili LANCIA & C.
Via Petrarca, 31 - TORINO - Telefono 27-75
Telegrafo: "Lanciauto - Torino,,

dige un verbale di contravvenzione deve trasmetterlo in via gerarchica entro tre giorni al Prefetto se trattasi di strade nazionali o provinciali, o al Sindaco, se invece trattasi di strade comunali: ed il Prefetto o il Sindaco devono dar notizia all'interessato della elevata contravvenzione, accennanti in succinto al fatto contestato, e dichiarandoglia chi può domandare di essere ammesso a fare oblazioni.

Ora, dagli atti risulta che gli agenti non diedero alcuna partecipazione al Prefetto di tali contravvenzioni, ma le denunziarono direttamente al Pretore, in guisa che il ricorrente non ebbe modo di fare l'esperimento conciliativo a norma dell'articolo 100. Egli in via preliminare sollevò in giudizio tale eccezione, presentando anche copia della domanda rivolta all'uopo al Prefetto. Non poteva quindi a lui negarsi il diritto di tentare l'esperimento conciliativo mediante oblazione.

Erroneamente poi il Pretore ritenne che non era applicabile al caso la disposizione dell'art. 100 sul riflesso che trattavasi di contravvenzione all'articolo 482 C. P. Infatti, a prescindere che il secondo capo d'imputazione non includeva affatto alcun richiamo alle disposizioni del Codice penale, perchè il non ottemperare all'ordine di fermarsi è contravvenzione prevista dall'art. 69 del regolamento, è certo che in materia di automobili il detto regolamento ha disciplinato in modo speciale tutto ciò che l'art. 482 C. P. contempla in genere sulla velocità pericolosa dei veicoli, aumentando anche la penalità per tali contravvenzioni. E quando un fatto in tutti i suoi elementi è contemplato da una legge speciale deve quest'ultima essere applicata, senza dire che nell'atto di citazione era espressamente richiamato l'articolo 69 del regolamento.

Nè è esatto quanto si ritenne dal Pretore che l'art. 69 disciplina solamente la misura della velocità senza preoccuparsi del pericolo delle persone, perchè basta dare uno sguardo al complesso di detto articolo per rimanere convinti che in esso è previsto appunto il pericolo di accidenti a persone e ad animali, e di spavento per questi ultimi. Insomma si riprodusse nell'art. 69 testualmente, per le automobili, ciò che per tutti i veicoli in genere è disposto nell'art. 482 del Codice penale.

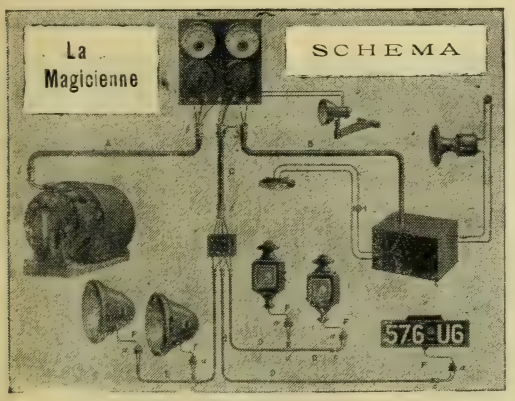
Atteso che avendo la sentenza del Pretore violato coteste disposizioni di legge, meritano di essere accolti i due mezzi principali del ricorso, e la sentenza va annullata.

Accoglie rinviando la causa per nuovo esame al giudizio del Pretore di Biella.

Tessere speciali per la temporanea importazione di velocipedi in Austria con esenzione di deposito.

Le tessere speciali per la temporanea importazione di velocipedi in Austria rilasciate nei passati anni cesseranno di avere effetto col 31 dicembre 1910.

Coloro quindi che desiderano di rinnovare dette tessere per usufruire della speciale facilitazione conseguita dal T. C. I. a favore dei propri associati che intendono oltrepassare le frontiere austriache situate al confine italiano coi loro velocipedi senza essere tenuti al versamento del deposito cauzionale di 60 corone, dovranno farne richiesta. A questo intento occorre inoltrare apposita domanda al Touring su speciale modulo che dovrà essere preventivamente richiesto alla sezione dogane del Touring medesimo. La domanda deve essere provvista delle generalità della macchina (marca, numero e peso), deve essere firmata dal richiedente e dal di lui padre o da chi ne fa le veci, se minorenne e controfirmata in garanzia da un socio del T. C. I. di maggiore età. Alla domanda si deve unire la fotografia del richiedente e L. 1 per costo della tessera.



BIELLA & C.

MILANO - Via Monforte, 19
Telefono 95-90

RAPPRESENTANTI

Dinamo
"LA MAGICIENNE"

Illuminazione elettrica Fari-Lanterne sulle Automobili-Canotti.

Vista d'un ostacolo a 500 metri
Lettura d'un giornale a 300 »
GARANTITI

Cataloghi e Preventivi a richiesta

In vendita solamente presso i Negozianti di apparecchi fotografici e accessori.

SATRAP

Carte fotografiche e sviluppatore

Chemische Fabrik auf Aktien (vorm. E. Schering)

Sezione Fotografica — Charlottenburg, Tegeler Weg 28-33

PER NATALE E CAPO D'ANNO.

Cedola di ordinazione delle pubblicazioni e minuterie costituenti le Strenne del Touring.

Il sottoscritto *(nome e cognome)* .....
socio del T. C. I. con tessera N. ....., richiede l'invio al sottoindicato indirizzo, franco di porto (1) delle seguenti

PUBBLICAZIONI:

N. ..... copie dell' **Annuario dell'Automobilismo, del Ciclismo e dei Trasporti Moderni** (ultima edizione) a **L. 3**, ed unisce . . . . . **L.**
N. ..... copie del **Primo Annuario dell'Aeronautica** a **L. 3**, e unisce . . . »
N. ..... copie dell'**Attraverso l'Italia** (ultima edizione):
31 fascicoli sciolti . . . . . **L. 25**
31 » in astuccio formato Album . . » **30** } e unisce . . . »
31 » con due copertine per la rilegatura » **32**
N. ..... copie della **Carta Automobilistica** — Foglio I: *Italia Settentrionale e regioni limitrofe.* — Tascabile comune a **L. 3**; Tascabile di lusso a **L. 6** . . . »

MINUTERIE:

N. ..... **Astuccio-farmacia** *tascabile* a **L. 1**, e unisce . . . . . »
N. ..... **Borsette di medicazione.** — Tipo da **L. 12** (per ciclista); da **L. 15 - 35 - 80 - 100** (per automobilista); e unisce . . . . . »
N. ..... **Cartella** per la raccolta della Carta d'Italia in fogli stesi. — Tipo atlante di lusso a **L. 10**; tipo comune a **L. 6**; e unisce . . . . . »
N. ..... **Copertina per rilegare la Rivista 1910**, in tela con fondo rosso a **L. 1**; e unisce . . . . . »
N. ..... **Distintivo-placca** *per automobili e imbarcazioni.* — D'argento massiccio con smalti a **L. 20**; argentato con smalti a **L. 9**; e unisce . . . . . »
N. ..... **Guidone** *per automobili e imbarcazioni.* — Tipo da **L. 4**, da **L. 5**, da **L. 7**, da **L. 10**; e unisce . . . . . »
N. ..... **Mobiletto** per la raccolta della Carta d'Italia in fogli piegati, a **L. 10**; e unisce »
Aggiunge per spedizione franca di porto (1) . . . . . »

Trasmette all'uopo con cartolina l'importo complessivo di **L.**

Indirizzo { Firma leggibile .....
Comune di ..... (Provincia di .....) Via ..... N. .....

(1) *Per spedizioni franche di porto aggiungere il 5 per cento dell'importo totale per spese postali, di confezione, ecc. Le spese di spedizione dell'*Attraverso l'Italia, *del* Mobiletto, *e delle* Borsette di medicazione *sono caricate in assegno.*

Ottima occasione per guadagnar denaro.

Rivenditori, tenete nei vostri negozi le mie specialità:

TACCHI GOMMA
ATTACCAPANNI INGLESI
PENNE STILOGRAFICHE
MOBILI PIEGHEVOLI
OROLOGI
PIPE IN PANNOCCHIA
DI GRANOTURCO, ecc.. ecc.

A. RAIMONDI - MILANO
S. Vicenzino, 4

Auto-Garage Centrale
MILANO
Vicolo S. Carlo, N. 3 (Via Monforte)
APERTO TUTTA LA NOTTE
OFFICINA
COSTRUZIONI - RIPARAZIONI
CARICA ACCUMULATORI
Forniture complete
Deposito e rifornimenti benzina con impianto di sicurezza brevettato - Misuratore automatico
Assoluta garanzia.
Telefono 100-05
Telegrammi: Autocentral - Milano

Le Lastre SCHLEUSSNER
le più raccomandabili per paesaggi e lo sport
Listino a richiesta.
Dr. C. Schleussner Soc. An., Francoforte s/M.

CICLI ATENA
Società Cicli Atena - Piazza Castello, 16 - MILANO

Per il ricambio delle targhe e dei libretti di circolazione per automobili e motocicli.

In seguito alle insistenti pratiche compiute dalla nostra Direzione presso il Governo, il Ministro dei Lavori Pubblici ha accordato un'ultima e perentoria proroga fino al 31 dicembre per il rinnovo della licenza di circolazione e delle targhe per automobili e motocicli. In tal modo, grazie all'intervento del Touring, fu facilitato a molti automobilisti e motociclisti ed alle stesse Prefetture il compimento di tali operazioni che dovevano essere eseguite entro il giorno 16 passato novembre.

Ad evitare quindi le gravi conseguenze che si incontrerebbero qualora si circolasse col prossimo anno con veicoli semoventi sprovvisti di targa non regolamentare o di libretti di licenza di vecchio modello, raccomandiamo a tutti gli interessati di provvedere in tempo utile a tale cura. I ritardatari saranno passibili di contravvenzione che si risolve col pagamento di un'ammenda di L. 50.

Pagamento tasse di circolazione.

Ricordiamo che col 1° gennaio prossimo, a termine dell'artic. 7 del Regolamento 31 agosto 1910 N. 642 per l'esecuzione della legge, testo unico, approvato con R. Decreto 31 agosto 1910 N. 569, i velocipedi, motocicli ed automobili che circolano sulle aree pubbliche devono essere provvisti del corrispondente contrassegno metallico.

I contravventori, incorreranno nell'ammenda sancita dall'art. 9 della legge sopraccennata, corrispondente al doppio delle tasse.

Anche gli automobili e i motocicli che circolano a scopo di prova dovranno per l'epoca anzidetta essere provvisti del contrassegno metallico valevole per il 1911.

Facciamo per altro presente che la validità del contrassegno 1911 decorre col 1 gennaio e che pertanto i velocipedi, i motocicli e gli automobili messi in circolazione a tutto il 31 dicembre c. a. dovranno essere provvisti del contrassegno 1910. Chi dunque per semplice inavvertenza non ponesse bene attenzione di sostituire col 1 gennaio, o sostituire innanzi detto termine al proprio veicolo il contrassegno 1911 a quello 1910, pur potendo dimostrare con l'esibizione del nuovo contrassegno di aver pagato la tassa, sarà dichiarato in contravvenzione.

Ai velocipedisti ed ai motociclisti poi facciamo presente che il contrassegno deve essere applicato sul tubo della sterza e non può assolutamente essere rimosso dopo la sua originaria applicazione.

Gli Annuari del T. C. I. nel 1911.

Come viene annunciato in altra parte della *Rivista* la Direzione ha deliberato di pubblicare nel 1911 l'*Annuario dell'Automobilismo, del Ciclismo e dei Trasporti moderni* (VIII anno) ed un secondo *Annuario dell'Aeronautica*. Quanto all'*Annuario Generale* 1911 esso verrà pubblicato e distribuito ai nuovi soci del prossimo anno. I soci che sono tali almeno dal 1910 riceveranno il supplemento dell'*Annuario* 1910.

In questi giorni saranno diramate le consuete inchieste per la revisione degli *Annuari* speciali che il Touring metterà in vendita. Si pregano tuttavia consoli, soci, e tutti coloro che avessero da proporre *aggiunte, varianti, correzioni*, ecc. per gli *Annuari* di comunicarle alla Redazione degli *An-*

Prima di acquistare una bicicletta, assicuratevi che essa sia di una marca tale da garantire le vostre giuste aspettative.

Voi potrete trovare i requisiti di eleganza, solidità e lunga durata in una

Bicicletta

TRIUMPH

la migliore macchina che l'industria ciclistica inglese ha saputo ideare.

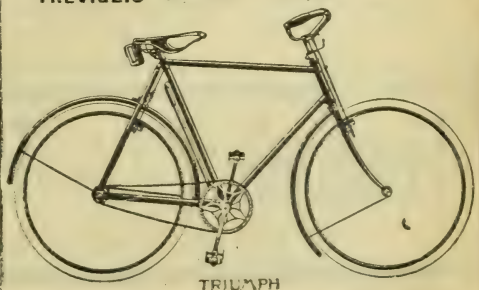
Nessun'altra marca può darvi le soddisfazioni della nostra, poichè nessuna Casa è in grado di fabbricare coi nostri sistemi e nelle stesse nostre speciali condizioni.

I particolari e dettagli sono elencati nel nostro Catalogo che si spedisce gratis e franco dalla

The Triumph Cycle Co. Ltd. Coventry (England)

o dai nostri rispettivi agenti.

MILANO - Palmiro Zignone succ. Attilio Beretta, Corso Porta Romana, 65.
ANCONA - A. Marchetti & Co., Via XX Settembre.
AREZZO - Auto Garage Perugia.
BERGAMO - Paolo Brignoli, Via Paleocapa, 1.
BOLOGNA - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.
COMO - Carlo Pusterla, Via Lecco, 41.
CREMONA - F.lli Bertolotti, Via Goito, 5-7.
FERRARA - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 26.
FIRENZE - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.
GENOVA - A. Pelucco, Via Colombo, 6 rosso.
LIVORNO - G. Gambini, Via Aurelio Saffi, 1.
LODI - Oreste Negri, Piazza S. Lorenzo, 31.
MANTOVA - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.
NOVARA - Carlo Baraggioli, Corso C. Alberto, 31.
PADOVA - C. Apergi, Via del Santo, 8.
PARMA - Fiorenzo Scipioni, Corso Vitt. Emanuele.
PERUGIA - Soc. An. Auto Garage Perugia, Piazza Vitt. Emanuele
PESCARA - D'Aurelio Melfino, Corso Manthonè, 100
RAVENNA - A. Zuffetato, Via Mazzini, 5.
RIMINI - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.
ROMA - G. Solani, Via Quattro Fontane, 114.
SAN REMO - Gaglietto Rodolfo, Via Umberto, 6.
SENIGALLIA - Giuseppe Monaco, Corso V. Em. 108
TORINO - F. Opessi, Via Goito, 7.
TREVIGLIO - M. Setti - Velocipedi.



nuari entro il 31 dicembre corrente perchè se ne possa tener calcolo per le edizioni 1911 in preparazione.

Sono specialmente sollecitati a comunicare la variazioni sopraggiunte nell'edizione 1910 degli *Annuari* coloro dei quali è riportato l'indirizzo nel testo e cioè i *possessori di automobili*, di *autoscafi*, *apparecchi di aeronautica*, *Clubs* e *Società sportive* (automobilistiche, ciclistiche, nautiche, aeronautiche), gli *industriali* e *commercianti di automobili*, *cicli*, *autoscafi*, *apparecchi di aeronautica*, ecc., e *delle parti od accessori loro*.

Tenere a mente

le seguenti raccomandazioni per semplificare il lavoro della nostra Amministrazione.

1. — Scrivendo al « Touring ».

Adoperare tanti fogli quanti sono gli argomenti da trattare. Alla firma, che dev'essere leggibile, aggiungere sempre il numero di tessera onde evitare casi di omonimia.

Raccomandare sempre la corrispondenza contenente valori. Nell'invio di denari dare la preferenza alle cartoline-vaglia.

Non si accettano in pagamento valori che non siano pagabili sulla piazza di Milano, e francobolli che non siano quelli internazionali.

2. — Reclami di pubblicazioni periodiche.

La spedizione delle pubblicazioni viene effettuata colla più diligente cura. L'Amministrazione del Touring non si ritiene perciò responsabile di smarrimenti, disguidi o deterioramento che fossero imputabili al servizio postale. Perciò è bene *raccomandare* le pubblicazioni inviando alla sede la tenue somma di L. 1 all'anno (L. 2 all'estero). Dalla raccomandazione è esclusa la *Rivista*, la quale non può venire spedita che in semplice conto corrente.

I reclami vanno presentati al più presto possibile, in caso contrario non se ne potrebbe tener più nessun calcolo.

3. — Cambio d'indirizzo.

Comunicando il cambio di domicilio, ritornare, corretta, la fascetta a stampa colla quale si ricevono le pubblicazioni periodiche. Ove nel frattempo fosse in corso una spedizione occorrerà darne avviso al precedente indirizzo oppure attendere che siano effettuati i ritorni.

4. — Rivista.

Spetta al Socio dal mese d'inscrizione in avanti.

Per l'invio dei duplicati della *Rivista* è stabilito il prezzo di L. 0,40 per ogni fascicolo.

Ogni fascicolo contiene comunicazioni e schiarimenti intorno alle iniziative, alle nuove pubblicazioni e minuterie del T. C. I.

5. — Per la vidimazione della tessera.

Si ottiene ritornando la tessera alla Sede del Touring completata nel modo seguente:

I. — Se la tessera deve servire per il transito alle dogane, in esenzione di deposito, occorre che abbia tutti i dati « NESSUN ESCLUSO » riguardanti le GENERALITÀ PERSONALI (e cioè: *Nome e cognome*, *Professione*, *Indirizzo*, *Fotografia e Firma autografa*) E QUELLE DELLA MACCHINA (vale a dire: *Genere — bicicletta o motocicletta — Marca di fabbrica*, *Numero originale*, *Peso*).

II. — Qualora la tessera debba servire solo per le facilitazioni accordate ai soci dagli affiliati e da fornitori varî, dalla posta, dalle ferrovie, tram-

Dr G. LANGBEIN & Co. MILANO - Via Kramer, 32
Proprio Stabilimento a LIPSIA - SELLERHAUSEN (Germania)
Primaria Fabbrica per Impianti completi Galvanici per la
Doratura, Argentatura, Ottonatura, NICHELATURA, RAMATURA, Ossidatura, Zincatura, Stagnatura
MACCHINE DINAMO, MOTORI ELETTRICI, PULITRICI, ecc.
Vernici a smalto per biciclette - Forni d'essicamento a gas ed a carbone per smaltatura biciclette. - CATALOGHI, PREVENTIVI GRATIS

BANCA COMMERCIALE ITALIANA
Società Anonima — Capitale L. 105 000.000 interamente versato
Fondo di riserva ordinario L. 21.000.000 — Fondo di riserva straordinario L. 14.000.000
Sede Centrale: MILANO ALESSANDRIA - ANCONA - BARI - BERGAMO BIELLA - BOLOGNA - BRESCIA - BUSTO-ARSIZIO - CAGLIARI - CARRARA - CATANIA - COMO - FERRARA - FIRENZE - GENOVA LIVORNO - LUCCA - NAPOLI - PADOVA - PALERMO - PARMA - PERUGIA - PISA ROMA - SALUZZO - SAVONA - TORINO - UDINE - VENEZIA - VERONA - VICENZA
Rappresentanze a TUNISI, presso Banque Commerciale Tunisienne
BRASILE, presso Banco Commerciale Italo-Brasiliano

Football Articoli per Sport Pattini F.lli BRIGATTI Corso Venezia, N. 33 — MILANO — Tennis
Rappresentanti Cicli "MAINO,, e "ADLER,,

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3)

e all'uopo

(1) versa L. **6** (L. **8** se all' estero)
(2) » » **30** (L. **40** se all' estero)
più L. **2** per ammissione
(3) versa una volta sola L. **100**
(L. **125** se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell' Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring Club Italiano.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

Da *190*

Trasmette pure l' importo di L. 18 per ricevere il blocco dei 36 fogli della Carta d' Italia del T. C. I. pubblicati dal 1906 al 1910, e cioè:

Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Napoli, Roma, Brescia Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo, Ancona, Quadro d'unione, Bergamo, S Severo, Sasa, Gargano, Domodossola, Orbetello

Firma .....

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3)

e all'uopo

(1) versa L. **6** (L. **8** se all' estero)
(2) » » **30** (L. **40** se all' estero)
più L. **2** per ammissione
(3) versa una volta sola L. **100**
(L. **125** se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell' Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring Club Italiano

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

Da *190*

Trasmette pure l' importo di L. 18 per ricevere il blocco dei 36 fogli della Carta d' Italia del T. C. I. pubblicati dal 1906 al 1910, e cioè:

Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Napoli, Roma, Brescia Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo Ancona, Quadro d'unione, Bergamo, S Severo, Sasa, Gargano, Domodossola, Orbetello

Firma .....

Domanda d'Associazione al T. C. I.

Il sottoscritto .....

.....

del (paternità) .....

di anni ..... *di professione* .....

domic. in .....

Prov. di .....

Via ..... *N.* .....

chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio { *Annuale* (1) / *Quinquennale* (2) / *Vitalizio* (3)

e all'uopo

(1) versa L. **6** (L. **8** se all' estero)
(2) » » **30** (L. **40** se all' estero)
più L. **2** per ammissione
(3) versa una volta sola L. **100**
(L. **125** se all' Estero).

Si dichiara edotto dello Statuto dell' Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring Club Italiano.

Firma del richiedente .....

.....

» del padre, tutore o marito

.....

» del socio presentatore

.....

Da *190*

Trasmette pure l' importo di L. 18 per ricevere il blocco dei 36 fogli della Carta d' Italia del T. C. I. pubblicati dal 1906 al 1910, e cioè:

Torino, Milano, Venezia, Genova, Civitavecchia, Frosinone, Napoli, Roma, Brescia Livorno, Pisa, Bologna-Firenze, Verona, Siena, Etna, Messina, Como, Perugia, Cefalù, Catania, Sciacca, Pesaro, Ravenna, Caltanissetta, Portomaurizio, Macerata, Chieti, Palermo, Ancona, Quadro d'unione, Bergamo, S Severo, Sasa, Gargano, Domodossola, Orbetello

Firma .....

MONARCH

la migliore macchina a scrittura visibile

16 VIA DANTE — VIA DANTE 16

PIZZI AMATORE – MILANO

AUTOMOBILI

ITALA

Nuovi Modelli 1910

Esclusiva di vendita per l'Italia:

Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano

Capitale Lire 2.500.000

TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

S. PELLEGRINO

è una stazione provveduta dei più importanti mezzi di cura, tra i quali culmina la sua celebrata fonte.

Le cure che si fanno presso le terme sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE per bibita, per bagno e per inalazioni.
2. Bagni semplici e medicati.
3. Idroterapia razionale completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbonico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle malattie delle vie urinarie.

Tutto è organizzato, tutto è disposto in modo consono agli ultimi progressi della terapia.

vie, funicolari ecc., dovrà riportare i dati indicati nel primo caso, tranne quelli che si riferiscono alla macchina, in luogo dei quali verrà apposta dai nostri Uffici l'indicazione «PER RICONOSCIMENTO PERSONALE».

Alla vidimazione della tessera sociale sono autorizzati gli Uffici Succursali del T. C. I. (Vederli mezionati a pag. 18 dell'*Annuario* 1910).

Nel ritornare la tessera per la vidimazione occorre unire L. 0,12 per spese postali d'invio raccomandato (L. 0,30 all'estero).

6. — Ordinazioni.

Hanno corso soltanto se accompagnate dal relativo importo aumentato delle spese d'invio. Possono avvenire anche in assegno. Il Touring risponde delle sole spedizioni raccomandate.

Richiedere l'*Opuscolo di Propaganda* contenente il catalogo completo delle pubblicazioni e minuterie del Touring.

CARTELLI INDICATORI

Sottoscrizione precedente	L.	77 365,75
Municipio di Camarda	»	20 —
Municipio di Terrasa	»	20 —
Municipio di Bareggio	»	60 —
Municipio di Omegna	»	60 —
Municipio di S. Pietro Barbozza	»	3 —
Municipio di Lanzo Torinese	»	40 —
Municipio di Cadrezzate	»	10 —
Municipio di Godiasco	»	20 —
Municipio di Morano sul Po	»	60 —
Municipio di Ostiglia	»	50 —
Municipio di Bagni S. Giuliano	»	5 —
Municipio di Idro	»	20 —
Municipio di Vidigulfo	L.	40
Municipio di Bianzè	»	43 —
Municipio di Force	»	50 —
Deputazione provinciale di Ravenna	»	59,75
Guido Guillion, Cornuda	»	60 —
Municipio di Formigliana	»	60 —
Municipio di Vaprio d'Adda	»	43 —
Municipio di Cornegliano Laudense	»	20 —
Municipio di Sampeyre	»	40 —
Guido Guillon, Cornuda	»	60 —
Municipio di Orsago	»	20 —
Municipio di Amandola	»	40 —
Municipio di Alagna Valsesia	»	20 —
Municipio di Ischia di Castro	»	40 —
Municipio di Livorno	»	60 —
Municipio di Niguarda	»	60 —
Municipio di Lozza	»	25 —
Municipio di Lissone	»	20 —
Municipio di Vezza d'Oglio	»	23 —
Municipio di Pontebba	»	10 —
Dott. Carlo Moldenhauer, Milano	»	10 —
Municipio di Altopascio	»	20 —
Municipio di Rocca S. Casciano	»	63 —
Municipio di Pietranico	»	3 —
Deputazione Provinciale di Padova	»	50 —
Municipio di Delebio	»	23 —
Municipio di Salvitelle	»	40 —
Municipio di Maderno	»	43 —
Municipio di Masino	»	10 —
Municipio di Turbigo	»	20 —
Municipio di Premilcuore	»	20 —
Paolo Grassi, Turbigo	»	3 —
Municipio di Pietranico	»	20 —
Municipio di Passerano	»	23 —
Deputazione Provinciale di Padova	»	50 —
Municipio di S. Caterina Villarmosa	»	23 —
Municipio di Pavarolo	»	23 —
Municipio di Milano	»	35 —
Totale...	L.	79 006,50

Cartelli sottoscritti al 31 Ottobre 1910: N. 5556

AFFRETTATE IL

Versamento della Quota 1911 Lire 6 (L. 8 all'Estero)

I soci annuali che non verseranno la Quota 1911 ENTRO IL 15 GENNAIO 1911 avranno sospeso l'invio della "Rivista,, di Gennaio 1911 e seguenti e delle altre **pubblicazioni** che saranno distribuite **in dono nel 1911** ai soci in regola col pagamento, e cioè:

Guide Regionali illustrate: SICILIA - PIEMONTE - LAZIO.

Monografie illustrate con tricromie PER IL BOSCO E PER IL PASCOLO.

Monografia illustrata TORINO E LA SUA ESPOSIZIONE 1911.

8 fogli CARTA D'ITALIA - 12 fascicoli RIVISTA MENSILE - ANNUARIO 1911 (Supplemento).

L'invio di dette pubblicazioni sarà effettuato a mano a mano che i soci verseranno la Quota 1911 che dopo il **15 Gennaio 1911** aumenterà delle spese di incasso, e cioè:

L. 6,20 pei Soci residenti in Milano
» 6,55 » » » nel Regno
» 8,55 » » » all'Estero

Mandare quindi subito Cartolina-vaglia di L 6 (L. 8 all'Estero) alla Direzione del T. C. I. - Milano, Via Monte Napoleone, N. 14, indicando esattamente, *nome, cognome, domicilio, numero di tessera e leggenda sul tagliando "per quota 1911,,.*

Vedere a pag. XIII le schede pel versamento della quota e pel passaggio a Vitalizio o Quinquennale.

Soci benemeriti.

Amati Piero, Oggiono — Baratello Cesare, Milano — Grignola Giannino, Milano — Molteni Alessandro, Milano — Muttinelli Luigi, Verona — Polese ing. Jacopo, Castelfranco Veneto — Sulli not. Oreste, Castel del Monte — Topi Ulisse, Savignano Romagna — Valle Amedeo, Alessandria d'Egitto.

TOTALE N. 1711.

Soci quinquennali

Amorth Giovanni, Levico — Balzarini Ambrogio, Goglio di Baceno — Bassoni dott. Carlo, Genova — Bernoin Jean, Nizza — Biscaretti di Ruffia conte Giovanni, Torino — Bolis Carlo, Laorca — Colamussi Nicola, Rutigliano — Corti Napoleone, Milano — De Vincenti dott. Angelo, Milano — Faleni Arturo, Buenos Ayres — Franciscovich Antonio, Le Perrense — Geibel Carlo, Lipsia — Giuria Domenico, Valparaiso — Grassi Giovanni, Milano — Guidi ing. Italo, Firenze — Lorenzetti Ernesto, Milano — Malanchini rag. P. R., Milano — Marconi Luigi, Levico — Marselli Umberto, Teramo — Monti Ernesto, Assunzione — Municipio di Caltagirone — Pretti dott. Pietro, Napoli — Salvi Luigi, Brescia — Sarti ing. Raimondo, Bologna — Tattoni dott. Orazio, Bellante — TIRELLI AGUSTINA, Buenos Ayres — Tirelli Umberto, Buenos Ayres — Unia Leonida, Cuneo — Zanchi dott. ing. Luigi, Bergamo.

Elenco dei Candidati

a Soci del T.C.I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 Settembre 1910

SOCI VITALIZI (*)

BOLOGNA, Cacciaguerra Giulio, Ronzani Alessandro — BRONI, Canepa geom. Silvio — CAIRO, Taverna geom. Costantino — CALTANISSETTA, Lanzirotti bar. Andrea — CAPODISTRIA, Totto conte Giovanni — CHIOGGIA, Penzo Giuseppe — EL TREBOL, De Lorenzi Vittorio — FERRARA, Santini cav. Silvio — GENOVA, Imbruglia cap. Giuseppe — LIVORNO, Filicchi Antonio; Gotti cav. cap. Enrico — MASSA CARRARA, Deputazione Provinciale — MILANO, Basevi Achille; Bolgé Alfredo; Isacchi dott. Aldo; Maurelli Eumene; Patellani Giovanni; Re Oreste; Tomba Medardo — NAPOLI, Cito di Torrecuso duca Ferdinando — PADOVA, Altina ten. Enrico — PALLANZA, Fanconi Giorgio — PRAGELATO, Ponsat Serafino — ROMA, Belletti Carlo — S. CARLOS, Appratti Giov. Angelo; Maffei dott. Arturo; Serpe Francesco — S. FERNANDO, Di Benedetto ing. Angelo — S. AGATA MILITELLO, Ciuppa Tosca Francesco — SANTIAGO, Ferrari Luigi — SASSARI, Municipio — SCALEA, Armentano Amedeo — TORINO, Pracassi di Torre Rossano on. march. Domenico — VIGNONE, Donati dott. Faustino — VISCHE, Sigray di S. Marzano conte Britannico.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia, Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero.

L MIGLIOR REGALO PER LE FESTE

Due milioni di macchine da cucire

"Gritzner,,

vendute in tutto il mondo!

R VENDITORI IN TUTTA ITALIA

Agente Generale per l'Italia:

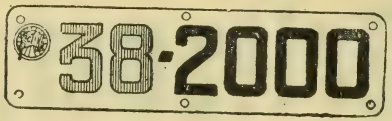
E. CO FLAIG Via Lazzaretto, N. 14 con entrata da Via S. Gregorio, N. 29 Milano

SOCI ANNUALI (**)

ALESSANDRIA. — Albera Umberto, Bianchi dott. prof. Benigno.
Asti. — Albertino Francesco.
Cassano Spinola. — Malatesta Fioravante Donato.
AQUILA. — Benaglia Armando.
ASCOLI PICENO. — *Montegiorgio* — Gasparri geom. Francesco.
AVELLINO. — Spremolla Antonio.
Calitri. — Bozzoli Lorenzo, Castel-Pietra Silvio, Lombari Antonio, Scaramucci Antonio, Venditti ing. Giuseppe.
BARI. — Birardi rag. Nicola, Saja cav. dott. Florenzo.
Gravina Puglie. — Antro Adolfo.
Palo del Colle. — Stancarone rag. geom. Vincenzo.
BELLUNO. — *Fonzaso.* — Vegetti Umberto.
Longarone. — Cottran ing. Alfredo, Girolami Enrico.
Sovramonte. — Dalla Santa Romano.
BERGAMO. — *Piazza Brembana.* — Rubini Giovanni.
Sovere. — Serpellini Battista.
BOLOGNA. — Castellari rag. Angelo, Grandi Roberto, Malaguti Goffredo, Sarti ing. Raimondo, Scorzon geom. Umberto, Silvagni prof. dott. Luigi, Tattini rag. Salvatore, Troncon Giuseppe.
Molinella. — Fabris Rotelli Giuseppe.
BRESCIA. — Ceresoli Giovanni Franchi Guido, Ripner ing. B. J.
Cogno. — Guadagnini Filippo, Pagani Ambrogio.
CAMPOBASSO. — *Carpinone.* — De Dominicis Vincenzo.
CASERTA. — Sosso cav. prof. Ernesto.
CATANIA. — Mangeri Giuseppe, Spina Salvatore.
CATANZARO. — *Cotrone.* — Turano Francesco.
CHIETI. — *Canosa Sannita.* — Scioletti Domenico.
COMO. — Bernasconi Ernesto.
Albiolo. — Civelli Arturo.
Capiate. — Gilardi Domenico.
Castello Valsolda. — Fontana Paolo.
Cunardo. — Colombo Giovanni.
Lecco. — Gavazzi Gino.
Oggiono. — Bellani Carlo, Colombo Carlo, Spandri Samuele.
Torno. — Manara Sante.
COSENZA. — *Fuscaldo.* — Montesani Raffaele.
Scalea. — Caselli Carmelo.
CREMONA. — Lazzarini Umberto.
Crema. — Associazione Sportiva Cremasca.
Scandolara Ravara. — Soregaroli rag. Palmiro.
CUNEO. — *Alba.* — Borzone Giacomo.
Fossano. — Massimino Domenico.
Mondovì. — Bonelli dott. Enrico, Turco Umberto.
Pamparato. — Dolis don Francesco, Nasi Pietro.
FERRARA. — Avogli Trotti conte Alessandro.
FIRENZE. — BALDUINO TERESA, Donzelli avv. Ugo, Giachetti Pasquale, Giusfredi Lapo, Guidi ing. Italo, Michelini rag. Amerigo, Santini rag. Renato.
FORLI'. — Galatioto Innocenzo, Roveretti ten. Emilio.
Cesena. — Severi Ildo.
Rimini. — Del Bianco Serafino.
GENOVA. — Bassoni dott. Carlo, Brichetto Virgilio, Canepa Guglielmo, Ciarlo Giov. Batta, De Marini ing. Carlo, Fiaccarini Mario, Gherardi Eugenio, Ivaldi Giuseppe, Piccardo Michele, Retteghieri Alfredo, Ronchi Emilio, Rossetti ing. Raffaele, Rossi Francesco, Torsegno Mario, Vitali Giacomo.
Chiavari. — Alterocca prof. Francesco, Sciutto U. Josè.
Quarto al Mare. — Bragoni Angelo.

(**) *Art. 6 e 9:* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12* : Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Ricordiamo che col 31 DICEMBRE 1910 scade il tempo utile per il RICAMBIO DELLE TARGHE REGOLAMENTARI e dei LIBRETTI DI LICENZA DI CIRCOLAZIONE per AUTOMOBILI e MOTOCICLI.



Il Touring s'incarica della **pronta consegna** dei **libretti di licenza di circolazione** al prezzo di cent. 15 cadauno, nonchè delle **nuove targhe** col distintivo sociale, al prezzo di costo di **L. 3** ognuna per **automobili** e di **L. 2,50** per **motocicli** (oltre L. 0,75 per l'invio franco di porto).

Ricordiamo inoltre l'obbligo fatto agli **automobilisti che intendono recarsi all'estero** di munire la vettura della

TARGA INTERNAZIONALE

della quale il T. C. I. si è reso depositario e che vien ceduta, unitamente all'apposito libretto, al prezzo ridotto di **Lire DUE** (oltre L. 0,60 per l'invio franco di porto).

S. Lorenzo della Costa. — Caprile Michele.
Sampierdarena. — Regis Melchiorre.
S.ta Margherita Ligure. — Costa Francesco Federico, Fasce Alberto.
S. Ilario Ligure. — Sacchetti dott. Pietro.
Spezia. — Perrigtti Pietro.
LIVORNO. — Coen prof. dott. Giuseppe, Paduano Giovanni.
LUCCA. — *Chiesina Uzzanese.* — Ducci Arturo.
Viareggio. — Mirabella Domenico.
MACERATA. — *Cingoli.* Rossetti not. Raoul.
MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Ciandri Giulio.
Marina di Massa. — Bertognoni dott. Alfredo.
MESSINA. — Gonzales Giuseppe, Rabe Francesco.
Alì Marina. — Prestia Nino.
Canneto Lipari. — Bacot Beniamino.
MILANO. — Ambrosoli Angelo, Becatti avv. Delfo, Beltrame dott. Giulio, Bulgarelli Dino, Callioni Emilio, Cariolato Tullio, Castelfranco Ruggero, Corti Napoleone, De Vincenti dott. Angelo, Grieder Rodolfo, Maglio G. B., Mariani Edoardo, Migliavacca rag. Antonio, Morselli Camillo, Olivari Michele, Pedretti dott. Garibaldo, Richardson Edward C., Salterio Manlio, Schaefle Otto, Vella Mario.
Greco Milanese. — Zigala Carlo.
Paullo di Lodi. — Melzi Attilio.
MODENA. — *Campogalliano.* — Giovetti Vittorio.
NAPOLI. — Alisio Maurizio, Biblioteca II Dipartimento Marittimo, Botta Guido, Bruno cav. uff. Vincenzo, Cappa ing. Giuseppe, Console avv. Luigi, Dinacci Alessandro, Elia cav. Gennaro, Lefebvre Carlo Ernesto, Mastrodonato ing. Matteo, Mayrhofer Adolfo, Melazzo prof. ing. Giovanni, Morichi Raoul, Valignani bar. Nicola.
Secondigliano. — Improta cav. Ciro.
Villaricca. — Landi Vincenzo.
NOVARA. — Araldi Edoardo, Passarin Francesco, Ponti Ermanno.
Agnona Sesia. — Buscaglione Giovanni.
Campiglia Cervo. — Miniggio don Antonio.
Goglio di Baceno. — Balzarini Ambrogio.
Palazzolo Vercellese. — Carretto dott. Domenico.
PADOVA. — *Grantorto Padovano.* — Cantele Davide.
PALERMO. — Gullo Giuseppe.
Piana dei Greci. — Leto Marotta Domenico.
Polizzi Generosa. — Porcari Giovanni.
PARMA. — Borsi Gino, Guerci Egidio.
Borgo S. Donnino. — Coppola Alfonso.
Busseto. — Biblioteca.
PAVIA. — *Stradella.* — Corbellini Giovanni.
Vigevano. — Benetti Gino.
PESARO URBINO. — *Fano.* — Nardelli Domenico, Tarini Giuseppe.
Serrungarina. — Giuliani Mario.
PISA. — Heiti Samuele.
POTENZA. — *Ruvo del Monte.* — Sardellitto Bernardo.
REGGIO EMILIA. — Bassi Giulio.
Poviglio. — Contini Giuseppe.
ROMA. — De Gregorio dott. Carlo, De Grossi avv. Franklin, Felici Augusto.
Bracciano. — Palieri Giuseppe, Rotondi ten. Lorenzo.
Frosinone. — Duranti Valentini ing. Muzio, Mazzoni ing. Achille.
Soriano nel Cimino. — David Vincenzo.
Viterbo. — Boccolini Antonio, Sioli Mario.
SALERNO. — *Lustra.* — Verrone avv. Antonio.
Ottati. — Gatti Francesco.
Piazza del Galdo. — Marciani avv. Francesco.
Rutino. — Bonelli cav. avv. Vincenzo.
SASSARI. — Canalio dott. Giovanni, Manai Angelo.
La Maddalena. — Agnus Dei Pens Primo.
SIENA. — Bonci Casuccini ing. Guido, Chiappi Ezio.
SONDRIO. — *Monte Spluga.* — Saettone Pietro.
TERAMO. — *Bellante.* — Fini Giovanni, Tattoni dott. Orazio.

AUTOMOBILI
ITALA
Nuovi Modelli 1910
Esclusiva di vendita per l'Italia:
Soc. Anon. FABBRE & GAGLIARDI - Milano
Capitale Lire 2.500.000
TORINO - ROMA - VERONA - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE

Ing. L. TROUBETZKOY & C.
MILANO - Via Mario Pagano, 42 - MILANO
FARI - FANALI
GENERATORI
Brevettati TROUBETZKOY
SONO RICONOSCIUTI I MIGLIORI.
CHIEDERE CATALOGHI

CICLI ATENA
Società Cicli Atena - Piazza Castello, 16 - MILANO

Cappelli per Turisti e Alpinisti
in color grigio, verde-oliva
GRANDE STOK A Lire 1.95
Suardi Sport Loden
Milano - Via Dante, 7

LIQUORE TONICO DIGESTIVO
DITTA ALBERTI BENEVENTO
STREGA

TORINO. — Arnoletti Carlo, Baietto Giovanni, Bergamo Carlo, Berta Pietro, Boggero Giovanni, Borel Ernesto, Del mastro Calvetti Anselmo, De Stefanis cav. avv. Giov. Antonio, Graziani dott. Ferdinando, Nonateri Enrico, Necco avv. Achille, Piola Dino, Schultze ing. Giulio, SCIORELLI CERESOLE MARGHERITA, Tabasso Agostino.
Piccolo S. Bernardo. — David André.
Pragelato. — Pastre Desiderato.
Torre Pellice. — Alloa G. Cesare.
Villafranca Piemonte. — Massa Luigi.
TRAPANI. — Mangeri Zangara Ignazio.
TREVISO. — Tranquilli dott. Eugenio.
Cessalto. — Carnielli Virgilio
UDINE. — Ferrandini Attilio.
Piovega di Gemona. — Nenzi rag. Ugo.
Pordenone. — Scuola Italiana di Aviazione.
Ragogna. — Butti Isidoro.
Resia. — Di Lenardo Antonio.
Spilimbergo. — Gangiulo Giosuè.
VENEZIA. — Roebel Erwin, Scapin Gino, Signoretto Vittorio.
VERONA. — Menato Umberto, Papadia Umberto, Rigotti Vincenzo.
Mozzecane. — Scappini Cesare.
S. Michele Extra. — Pirinelli Emilio.
Zimella. — Bertolaso Guido.
VICENZA. — *Malo.* — CLEMENTI MARIA.
Montecchio Maggiore. — Frigo Rinaldo, Stringa Romolo.
Montegalda. — Marzari Riccardo.
Schio. — Cavedon Vincenzo.
COLONIA ERITREA. — *Asmara.* — Balli Guido, Biondi Adolfo, Mura Francesco, Savonuzzi ing. Mimo.

ESTERO.

EUROPA.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Zulin Guido.
Capodistria. — Salvador dott. Giovanni.
Gorizia. — D'Osvaldo Enrico.
PROVINCIE DIVERSE. — *Salisburgo.* — Schwabe-Schwabe dott. A. N.
Tullin. — De Vigili dott. Silverio.
TRENTINO. — *Trento.* — Marconi Giovanni, Suster Giuseppe Simone.

Belgio.

Verviers. — Houget Adrien.

Francia.

Bordeaux. — Delitat Maurice.
Chambery. — Lugon Albert.
Chamonix. — Couttel F.
Cap. — Ardissone Giuseppe.
Parigi. — Pesce cav. ing. Gastone.

Germania.

Fürth. — Einhorn Max.
Stuttgart. — BENGER LUISE.

RUSSIA.

S. Pétersbourg. — Kokovtzoff W.

Svizzera.

CANTON DI BERNA. — *Bienne.* — Cavellini Angelo, Cavellini Camillo, Maffei Emilio.

Turchia.

Costantinopoli. — Parodi Nicola, Soubhy Muftiradé.

AFRICA.

Mataana. — Chiari Artidoro.

AMERICA SETTENTRIONALE.

Stati Uniti.

Denver. — De Gregoriis Giulio, Volpe Arturo G.
Florence. — Geo B. Marco.
Salida. — Ros Anthon M.
S. Francisco. — Bonora Adolfo, Scagnetti Angelo.
Silverton. — Lorenzon Giovanni Vittorio.

AMERICA MERIDIONALE.

Argentina.

Buenos Ayres. — Bacciarini Euranio, Barboro Vittorio, Cassinelli Adolfo, Colombatti Alfredo, Costa Bartolomé, De Benedictis Domenico, De Filippi Iosé, Della Casa Eduardo, D'Hers Juan C., Faleni Arturo, Giannatasio Ferdinando, Giannatasio Francesco, Harilaos Raoul, Lissoni Luigi, Massarotti rag. Ernesto, Monti ing. Calocero, Norsa Luigi, Piccolo Giuseppe, Pingitore Juan, Rams Mariano, Spada Angelo, Springolo Emmo, Tettamanti Arturo, TIRELLI AGUSTINA, Tirelli Umberto, Vernengo Giuseppe, Watson ing. Tomaso.
Burzaco. — Duroni Nino.
Casilda. — Aviani Giuseppe, Faravelli Tito, Troisi Vincenzo.
Diamante. — Cecchetti ing. Antonio.
Etruria. — Menardo Battista.
Mar del Plata. — Tetamanti Victorio.
Mendoza. — Rutini Filippo, Rutini Francesco.
Rosario S.ta Fè. — Repetto Mariano B.
S. Jorge. — Corcione Orlando.
S. Marcos. — Brizzolari Giuseppe.
Trenque Lanqueu. — Zanello Antonio.
Venado Cuerto. — Torquati Guido.

Brasile.

S. Paolo. — Etzel Roberto.

Chilè.

Valparaiso. — Giuria Domenico.

Paraguay.

Assunzione. — Monti Ernesto.

Perù.

Lima. — Fabbri Carlo.

Uruguay.

Montevideo. — Zappelli Fausto.

ASIA.

Aden. — Neghib El Hag.
Singapore. — Manzato Alessandro.

POSIZIONE DEI SOCI AL 15 NOVEMBRE 1910.

Soci annuali al 15 Ottobre 1910 . . .	N.	79 675
Soci morosi, dimissionari, irreperibili, ecc. . .	»	62
	N.	79 613
Soci nuovi 1910 inscritti dal 15 Ott. 1910 al 15 Novembre 1910 .	»	188
Totale Soci annuali	N.	79 801
Soci vitalizi al 31 Dicembre 1909 . . .	N.	3 292
Soci vitalizi dal 1° Gennaio al 15 Novem. 1910	»	589
	N.	3881
TOTALE SOCI . .	N.	83 682

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Ferruccio Giobbi

MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI
IN DECALCOMANIA E DI METALLO
DECALCOMANIE per uso INDUSTRIALE e DECORATIVO.
G. DIDONE · MILANO · VIA VIGEVANO, 32.

GENOVA — HOTEL UNION - 9, Campetto - Posizione centrale e tranquilla - Completamente rimodernato - Luce elettrica - Ascensore - Servizio di Ristorante - Prezzi modicissimi - Affiliato al T.C.I. - Raccomandasi particolarmente alle famiglie.
F.lli GIANELLO, prop.

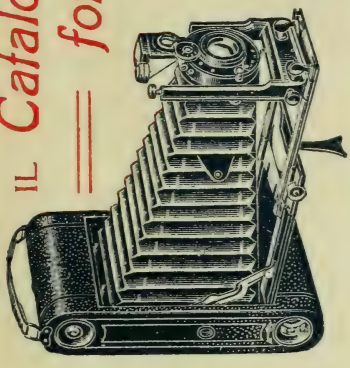
Grand Hôtel Bauer-Grünwald d'Italie
VENEZIA

Tipografia CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO - Via C. Poma, 7.

IL *Catalogo Ganzini 1910*
fotomateriale

È APPENA USCITO.

Esso è la più completa e la più ricca pubblicazione italiana del genere. Nelle sue 280 pagine è condensato tutto ciò che di meglio si produce nel campo fotografico Per dar un'idea della sua importanza basta dire che vi sono descritti ben



100 DIVERSI MODELLI DI APPARECCHI
(senza contare i vari formati) molti dei quali **speciali per touristi.**
Chiederlo con cartolina doppia.

Ditta M. GANZINI - Milano — I più grandi Foto-Magazzini d'Italia.

FRENO CARLONI

MILANO - Via S. Vicenzino, 4

ENREGISTREUR O.S.

Registra su una striscia di carta:

L'ora della partenza.
L'ora e la durata di ogni fermata.
La velocità raggiunta ad ogni istante.
Ogni chilometro nei riguardi del momento preciso nel quale venne percorso.
La media raggiunta, sia sul totale, sia per frazione del percorso.
I colpi di freno, la maggiore o minore violenza dei quali è rilevata dal numero dei secondi o dai metri di frenatura.
L'ora d'arrivo.

Esteriormente:

Un quadrante d'indicatore di velocità.
Un conta-chilometri.
Un contatore giornaliero, da rimettersi a zero a volontà.
Un quadrante d'orologio.

GARANZIA 1 ANNO - Prezzo **L. 450**

Rappresentanti e Depositari esclusivi per l'Italia: **BIELLA & C. - MILANO** VIA MONFORTE, N. 19 Telefono 95-90

FRENO CARLONI IL MIGLIOR FRENO DEL MONDO
Vedi Annuncio alla terza pagina copertina.

BICICLETTE — AUTOMOBILI

BIANCHI

LE MIGLIORI, LE PIÙ DUREVOLI

Soc. Anon. EDOARDO BIANCHI - MILANO — Via Paolo Frisi, 72 T.

WOLBER

I MIGLIORI PNEUMATICI per
CICLI e MOTOCICLI

AGENZIA ITALIANA PNEUMATICI "WOLBER,,
S. BALBIANI - Piazza Castello, 20 - MILANO.

"GORTON,, PNEUMATICI

NUOVI TIPI PER
BICICLETTE
MOTOCICLETTE
The Gorton Rubber Co. Ltd. Manchester
MILANO - VIA SIRTORI, 6

PNEUMATICI

PETER's UNION

MILANO — FORO BONAPARTE, 70 — MILANO

BOZZI

Grande Assortimento
TUBI DI ACCIAIO
assortiti in tutti i diametri e spessori per Cicli e Motocicli
PREZZI DI ASSOLUTA CONCORRENZA

Cicli ed Accessori
Prodotti di Gomma

E. BOZZI & C. - Corso Genova, 9 - MILANO

Fabrique Nationale d'Armes de Guerre HERSTAL LEZ LIÉGE

Sono pronte e preghiamo prenotarsi per le

MOTOCICLETTE F. N. a 4 cilindri - 5 HP 1911

CHIEDERE LISTINI ED OFFERTE ALLA SUCCURSALE PER L'ITALIA
A. FUSI & Co. - MILANO - Via L. Mascheroni, N. 43

CICLI **FOX** PNEUMATICI **WOLBER**

SOCIETÀ ANONIMA FABBRE & GAGLIARDI, CAPITALE L. 2.500.000 — MILANO

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 053904048